



CONFERENCE EUROPEENNE DE L'AVIATION CIVILE

PROGRAMME CEAC / JAA
D'ÉVALUATION DE LA SECURITE DES AERONEFS ETRANGERS

RAPPORT SAFA

(01 JANVIER 2005 AU 31 DECEMBRE 2005)

TABLE DES MATIERES

	PAGE
AVANT-PROPOS	3
1. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA	5
1.1 Généralités	5
1.2 Intégration du Programme dans l'ensemble de la chaîne de sécurité de l'aviation	5
2. ÉVOLUTION DU PROGRAMME SAFA EN 2005	7
3. FORMATION DES INSPECTEURS	8
4. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA	9
5. COLLECTE DES DONNÉES	10
6. DOMAINES D'INSPECTION	12
7. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES INSPECTIONS SAFA	14
7.1 Constatations générales des inspections	14
7.2 Constatations et catégories des inspections	15
7.3 Constatations des inspections sur le plan régional	17
7.4 Constatations des inspections rapportées aux éléments de la check-list	18
7.5 Les trois premières constatations significatives et majeures des inspections rapportées aux éléments de la check-list.....	19
8. MESURES PRISES APRÈS LES INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC	23
9. ACTIONS FUTURES	25
10. LA COOPÉRATION INTERNATIONALE	26
10.1 Coopération avec les autorités de l'aviation civile des États non CEAC	26
10.2 Coopération avec EUROCONTROL	26
10.3 Coopération avec l'OACI	26
APPENDICE A.....	27
Liste des États des exploitants inspectés	27
APPENDICE B	31
Types d'aéronefs inspectés	31
APPENDICE C	36
Exploitants inspectés	36
APPENDICE D.....	56
Résultats des inspections par élément d'inspection	56
APPENDICE E	58
Résultats des inspections par élément d'inspection par année.....	58
APPENDICE F	63
Résultats des inspections par élément d'inspection	63

AVANT-PROPOS

Par le Président de la CEAC

Avant de vous inviter à lire ce rapport qui donne une vue d'ensemble de la mise en œuvre du Programme SAFA en 2005, je voudrais fournir un éclairage sur le programme et sur certaines caractéristiques essentielles de celui-ci.

La Convention de Chicago, signée en 1944 a instauré l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et fourni un cadre pour le développement de l'aviation civile internationale. Les signataires de la Convention ont pour première obligation de veiller à la supervision de la sécurité de l'exploitation des vols par les entités qui relèvent de leur juridiction et de s'assurer qu'elles respectent les Normes et pratiques recommandées (SARP) mises en place par l'OACI.

Au cours des dix dernières années, la mondialisation a eu un impact sur le transport aérien comme sur beaucoup d'autres domaines. Des pressions économiques, politiques, environnementales et autres, s'exercent de manière de plus en plus insistante sur les choix politiques, en particulier aux niveaux national et régional, dans le domaine de l'aviation civile. Le système est devenu de plus en plus complexe et, pour maintenir un niveau de sécurité élevé, des moyens humains, technologiques et financiers de plus en plus considérables doivent être mis en œuvre. L'information dont dispose l'OACI montre que de nombreux États contractants connaissent des difficultés majeures pour effectuer correctement leurs fonctions de supervision de la sécurité. Ce sont ces facteurs qui ont accru le besoin pour chaque État d'être assuré que les autres États s'acquittent totalement des responsabilités qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.

En 1996, l'OACI a lancé un programme volontaire d'évaluation de la sécurité des autorités nationales de l'aviation de ses États contractants. Celui-ci a été remplacé en 1998 par un Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) adopté par la Résolution A32-11 de l'Assemblée de l'OACI. Au titre de l'USOAP, l'OACI effectue des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous ses États contractants. Ces audits ont commencé en 1999 et couvrent les domaines de la navigabilité/l'exploitation des aéronefs ainsi que des licences de personnel. Ils sont conçus pour déterminer le niveau de mise en œuvre par les États des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité et des SARP pertinents de l'OACI, des procédures associées, des éléments indicatifs et des pratiques liées à la sécurité. En parallèle, la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) lançait en 1996 son propre programme d'Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) en tant que complément aux audits de l'OACI. Les deux programmes sont liés par un Mémorandum d'entente entre l'OACI et la CEAC.

Le Programme SAFA n'a pas pour vocation de remplacer ou de se substituer aux responsabilités en matière de supervision de la sécurité qui incombent aux États d'immatriculation/de l'exploitant. L'expérience montre que, bien que les inspections SAFA soient limitées et peu approfondies, elles donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Les inspections contribuent également à l'exploitation dans de bonnes conditions de sécurité de l'aéronef particulier qui a été inspecté, puisque l'exploitant prend habituellement sans délai des mesures pour corriger les anomalies relevées par les inspections SAFA.

Un avantage supplémentaire de ce programme est qu'il fournit l'occasion pour les autorités de l'aviation de l'État d'inspection et l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation de coopérer pour résoudre les problèmes spécifiques liés à la sécurité. Le programme est également un outil qui permet aux États CEAC de s'alerter entre eux lors de problèmes de sécurité graves impliquant un aéronef ou un exploitant étranger et de partager et d'analyser l'information, d'identifier les problèmes de sécurité d'ordre générique et de développer et de mettre en œuvre des mesures adéquates pour les résoudre.

Le Programme SAFA a sa place dans la chaîne de sécurité et, en conséquence, apporte sa contribution précieuse à la sécurité de l'aviation en général.



L. Kiss

Président de la CEAC

1. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA

1.1 Généralités

Les points forts du Programme SAFA sont les suivants :

- Sa mise en œuvre par la totalité des 42 États membres de la CEAC¹, y compris le partage d'informations par l'intermédiaire d'une base de données centralisée.
- Son approche ascendante : le Programme est construit à partir d'inspections des aéronefs sur l'aire de trafic.
- Sa nature non discriminatoire — SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC que non CEAC.
- Sa relation étroite avec le Programme OACI universel d'audits de la supervision de la sécurité.

Les principes du Programme sont simples : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non CEAC) peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages de conduite, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires pour la sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1 (Licences du personnel), 6 (Exploitation des aéronefs) et 8 (Navigabilité de l'aéronef) de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC. Les résultats de ces vérifications font ensuite l'objet de rapports qui suivent également un format commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité de l'aviation compétents (État de l'exploitant ou d'immatriculation) afin de parvenir à ce que des mesures correctives soient prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste des mesures prises et menées à bien suite à une inspection) sont centralisées dans une base de données informatisée mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), l'organe associé de la CEAC.

1.2 Intégration du Programme dans l'ensemble de la chaîne de sécurité de l'aviation

En se fondant sur les inspections SAFA réalisées au cours des dernières années, l'expérience montre que celles-ci donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Toutefois, cette indication est limitée dans le sens où l'inspection d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne donnera pas un tableau complet de la sécurité de celui-ci. Cela tient au fait que certains aspects sont difficiles à évaluer pendant une inspection (p.ex. gestion des ressources en équipes), que le temps imparti pour réaliser une inspection est limité, et que la profondeur de l'inspection est également limitée.

¹ Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Serbie-et-Monténégro, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

Une évaluation complète d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne peut être obtenue que par l'intermédiaire d'une supervision continue de celui-ci par l'Autorité aéronautique responsable (État de l'exploitant ou d'immatriculation). Toutefois, l'information obtenue par l'intermédiaire du Programme SAFA est utile et les inspections SAFA contribuent à la sécurité d'exploitation de l'aéronef qui a été inspecté.

La base de données centrale est particulièrement utile car elle contribue à la diffusion rapide des informations aux États qui participent au Programme SAFA. L'information provenant de toutes les inspections réalisées est partagée, contribuant ainsi à donner un tableau plus complet d'un aéronef, d'un type d'aéronef ou d'un exploitant donné.

2. EVOLUTION DU PROGRAMME SAFA EN 2005

À partir de 2004, des événements sont survenus qui ont influencé de manière importante le développement du Programme au-delà des améliorations régulières qui y étaient apportées annuellement découlant des leçons apprises par sa mise en œuvre. L'objectif était d'exploiter les capacités offertes par le Programme.

Début 2004, les Directeurs généraux de l'Aviation civile de la CEAC ont approuvé une importante série de mesures visant à améliorer le Programme SAFA sur les principaux thèmes suivants : partage d'information et alerte mutuelle entre États membres ; qualité de la réalisation des inspections et des comptes rendus destinés à la base de données ; divulgation publique accrue de l'information SAFA ; et la participation accrue des États membres. Des procédures concrétisant la plupart de ces mesures ont été élaborées et mises en œuvre en 2004 et dans le courant de 2005. En particulier, en ce qui concerne la troisième mesure, une avancée importante a été réalisée au moyen de l'adoption par la Communauté européenne du Règlement (CE) n° 2111/2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et de la réflexion actuelle au sein de la CEAC visant à recommander aux États CEAC non membres de l'UE de mettre en œuvre cette liste dans leurs juridictions respectives.

Par ailleurs, la Commission européenne a proposé au Conseil européen et au Parlement européen une « Directive concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires ». En avril 2004, cette Directive a été adoptée par le Parlement européen et le Conseil. Elle fournit une base légale pour la réalisation par des États membres de l'UE d'inspections au sol effectuées sur des aéronefs non UE. Bien que de nombreux éléments communs existent entre le Programme SAFA et la Directive, certaines différences importantes subsistent. Les travaux sont en bonne voie, en étroite coopération avec la Commission européenne, pour évaluer l'impact de la Directive sur le Programme SAFA et y apporter les ajustements nécessaires pour permettre aux États membres de l'UE, à travers leur participation au Programme SAFA, de s'acquitter de leurs obligations à l'égard de l'UE. En 2005, certaines mesures nécessaires ont déjà été introduites et mises en œuvre (p.ex. l'amendement de politiques, de procédures et de la base de données) afin de répondre aux dispositions de la Directive.

Fin 2005, la Commission européenne a mis en place un processus chargeant l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (AESA) de la gestion de certains éléments (p.ex. la base de données) du Programme SAFA communautaire. Cela prendra effet à partir du 1^{er} janvier 2007. Dans le système de fonctionnement actuel, les éléments opérationnels du Programme SAFA sont actuellement mis en œuvre par le JAA Central au nom de la CEAC. Au cours de 2006, les activités de coordination SAFA y compris la base de données centralisée seront transférées du JAA Central à l'AESA. Sont à l'étude actuellement les dispositions qui conviennent le mieux pour la poursuite du Programme SAFA, y compris la gestion et le fonctionnement de sa base de données, sur une base paneuropéenne, permettant ainsi d'assurer la participation continue des États CEAC non membres de l'UE au Programme SAFA.

3. FORMATION DES INSPECTEURS

Également au cours de l'année 2005, la formation d'inspecteurs SAFA venus d'États membres de la CEAC s'est poursuivie. Trois sessions de formation, auxquelles ont participé plus de 120 inspecteurs, ont été organisées à Hoofddorp/Pays-Bas, une autre à Munich/Allemagne et la troisième à Vienne/Autriche. L'organisation de cours supplémentaires est prévue en 2006. Depuis le début du programme de formation, quelque 550 inspecteurs de 34 États CEAC ont participé aux cours de formation.

Ces cours portent sur l'application et l'utilisation pratique des procédures SAFA. En outre, les participants mettent en commun leurs expériences pratiques. La formation favorise une approche commune entre États CEAC quant à la manière dont les inspections sont réalisées. Une nouveauté a été apportée aux sessions de formation, notamment la visite une demi-journée d'un aéronef stationné sur l'aire de trafic de l'aéroport. Le fait de pouvoir disposer d'un aéronef permet une démonstration pratique de chaque élément d'inspection qui figure sur la check-list SAFA.

En raison de la démarche plus théorique des sessions de formation, une nouvelle initiative a été lancée qui a pour objectif de stimuler l'échange d'expériences pratiques. Ce « Programme d'échange d'inspecteurs » vise à fournir une formation sur le tas en permettant aux inspecteurs d'un État CEAC de visiter leurs collègues dans un autre État CEAC et de suivre de près leurs méthodes de travail. Une telle participation à la réalisation au jour le jour d'un programme d'inspections sur l'aire de trafic permet aux inspecteurs, à titre individuel, de parfaire leurs connaissances et leurs compétences pratiques. Ce programme d'échange donne en plus la possibilité de progresser vers une mise en œuvre uniforme des inspections SAFA et des procédures de compte-rendu.

4. BASE DE DONNEES CENTRALE SAFA

En 2000, la base de données SAFA est devenue pleinement opérationnelle. Ensuite, en 2002, celle-ci a connu une adaptation majeure qui a renforcé sa « convivialité » ainsi que sa fonction de récupération des données. En 2004, de nouvelles améliorations y ont été apportées comprenant, entre autres, un accès (restreint) à la base de données via l'Internet. En 2005 la base de données a connu de nouvelles améliorations, et la mise en œuvre de ce projet est prévue le premier trimestre de 2006. Parmi les nouvelles caractéristiques figure un outil permettant une préparation améliorée des inspections, des outils d'analyse renforcés, une fonction dédiée à l'historique du travail, etc.

La base de données contient les rapports des inspections effectuées sur l'aire de trafic par les États CEAC. Bien que les JAA soient responsables de sa gestion et de son bon fonctionnement, il incombe aux Autorités nationales de l'aviation (NAA) des États membres de la CEAC individuellement d'y introduire les rapports.

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles dans le sens où elles ne sont partagées qu'avec d'autres États membres de la CEAC et ne sont pas mises à la disposition du grand public. L'accès à la base de données par toutes les Autorités nationales de l'aviation des États membres de la CEAC se fait par l'intermédiaire de l'Internet (sécurisé).

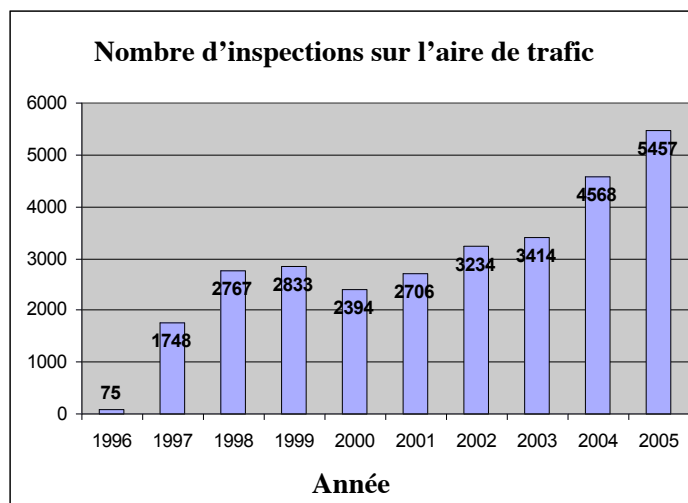
Actuellement 39 Autorités nationales de l'aviation de la CEAC sont connectées en ligne à la base de données. Par conséquent, le nombre de rapports contenus dans la base de données correspond au nombre d'inspections réellement effectuées.

Ce rapport annuel est fondé sur les rapports qui sont contenus dans la base de données.

5. COLLECTE DES DONNEES

En général, les États CEAC participent pleinement au Programme SAFA. 36 d'entre eux y ont participé — sous une forme ou une autre — depuis le lancement du Programme en 1996. Depuis le début, plus de 29 000 inspections ont été effectuées et enregistrées dans la base de données.

Au cours de l'année 2005, 32 États ont effectué quelque 5457 inspections.



Une comparaison entre le nombre total d'inspections sur l'aire de trafic réalisé en 2005 (5 457 inspections) et celui de l'année précédente 2004 (4 568 inspections), conduit aux conclusions suivantes :

- Le nombre d'États CEAC qui ont effectué des inspections SAFA sur l'aire de trafic est passé de 31 à 32.
- Deux États, qui avaient été inactifs en 2004, ou dans les années précédentes, ont (re)commencé leurs inspections sur l'aire de trafic en 2005.
- Depuis l'année 2000, on observe une augmentation constante du nombre total des inspections. Ce constat est attribuable à l'augmentation du nombre total d'États participant au Programme ainsi qu'à l'évolution progressive d'année en année, dans la plupart des États, du nombre total d'inspections réalisées par État.
- Certains États ont connu une augmentation très importante du nombre d'inspections réalisées. L'Espagne, la Grèce, la Hongrie, entre autres, comptent pour la majeure partie de l'augmentation globale du nombre d'inspections réalisées.

Le tableau ci-dessous indique les États membres qui ont réalisé des inspections et, à des fins de comparaison, ceux qui ont réalisé des inspections les années précédentes.

État membre	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Albanie										
Arménie										
Autriche *			✓							
Azerbaïdjan										
Belgique	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bosnie-Herzégovine										✓
Bulgarie		✓								✓
Croatie							✓	✓	✓	✓
Chypre						✓				
République tchèque		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Danemark	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Estonie				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Finlande		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
France	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Géorgie										
Allemagne	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Grèce			✓			✓	✓	✓	✓	✓
Hongrie						✓	✓	✓	✓	✓
Islande		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓
Irlande	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Italie	✓	✓							✓	✓
Lettonie			✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Lituanie			✓				✓	✓	✓	✓
Luxembourg		✓		✓	✓		✓		✓	✓
Malte								✓	✓	✓
Moldova					✓			✓	✓	✓
Monaco		✓								
Pays-Bas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Norvège			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pologne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Portugal		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Roumanie			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Serbie-et-Monténégro										
Slovaquie			✓	✓	✓	✓	✓		✓	
Slovénie			✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Espagne			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Suède		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Suisse		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
L'ex-Répub. Youg. de Macédoine (FYROM)						✓	✓	✓	✓	✓
Turquie	✓	✓	✓	✓					✓	✓
Ukraine										
Royaume-Uni	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

* L'Autriche a réalisé plusieurs inspections SAFA en 2005. La législation nationale ne permet pas de partager ces rapports avec d'autres États membres de la CEAC. En conséquence, les rapports de l'Autriche ne sont pas inclus dans la base de données SAFA.

6. DOMAINES D'INSPECTION

Dans presque tous les États, le nombre de vols effectués par des exploitants étrangers dépasse de loin la capacité d'inspection. Cela signifie que seules des vérifications ponctuelles sont possibles. Celles-ci peuvent être effectuées de manière aléatoire ou il peut être décidé de focaliser l'inspection, suivant certains critères énumérés ci-dessous. Si les États membres décident d'effectuer des inspections plus focalisées, cette décision s'appuie alors sur les politiques et priorités nationales et, le cas échéant, sur les recommandations entérinées par les Directeurs généraux de l'Aviation civile de la CEAC. Ces recommandations sont fondées sur une analyse de la base de données SAFA et prennent en compte les priorités nationales des États membres.

Il existe cinq domaines de focalisation possible des inspections :

- État de l'exploitant spécifique (vérification des exploitants d'un État précis) ;
- Type d'aéronef spécifique ;
- Nature spécifique des opérations (régulières, non régulières, fret, etc.) ;
- Exploitant étranger spécifique ; ou
- Aéronef spécifique identifié par sa propre marque d'immatriculation.

Les **Appendices A à C** fournissent respectivement les listes des États des exploitants, des types d'aéronefs et des exploitants inspectés en 2005. Elles mettent en évidence le large champ d'application du Programme SAFA et, plus important, sa mise en œuvre non discriminatoire.

Le tableau ci-dessous illustre également le déroulement harmonieux du Programme, récapitulant l'information donnée dans les Appendices et fournissant une vue d'ensemble des activités.

VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME SAFA PENDANT L'ANNEE 2005

INSPECTIONS	5 457 INSPECTIONS...
EXPLOITANT	...DE 748 EXPLOITANTS ETRANGERS DIFFERENTS...
ÉTAT DE L'EXPLOITANT	...DE 133 ÉTATS...
TYPE D'AERONEF	...EXPLOITANT 182 DIFFERENTS (SOUS)TYPES D'AERONEFS

En raison du caractère non-discriminatoire du Programme SAFA, les aéronefs en provenance aussi bien d'États CEAC que d'États non CEAC sont inspectés. Le tableau suivant montre les résultats (moyenne mobile de 3 ans, en totalité depuis 1998) :

	Inspections d'exploitants CEAC	Inspections d'exploitants non CEAC
1996	51%	49%
1997	57%	43%
1998	57%	43%
1999	58%	42%
2000	61%	39%
2001	64%	36%
2002	66%	34%
2003	63%	37%
2004	67%	33%
2005	71%	29%
Moyenne	61,5%	38,5%

D'année en année le pourcentage d'inspections réalisées sur des aéronefs d'exploitants CEAC a augmenté régulièrement. Plusieurs raisons ont contribué à ce fait. Avec l'augmentation du nombre d'États membres de la CEAC, le volume de « trafic CEAC » s'est accru en conséquence. Ces dernières années, de nombreux nouveaux exploitants ont émergé dans les États membres de la CEAC et une plus grande attention a pu être portée à leurs opérations.

Dans les premières années du Programme SAFA, un pourcentage important d'inspections visait les aéronefs de construction CEI (Antonov, Ilyushin, Tupolev, Yakovlev) exploités par des exploitants non CEAC. Toutefois, en raison des règlements sur le bruit, le nombre d'aéronefs de construction CEI est en régression.

La conclusion générale est la suivante : la répartition des inspections SAFA reflète bien le fait que la vaste majorité de tous les vols à l'intérieur des États membres de la CEAC sont effectués par des exploitants CEAC.

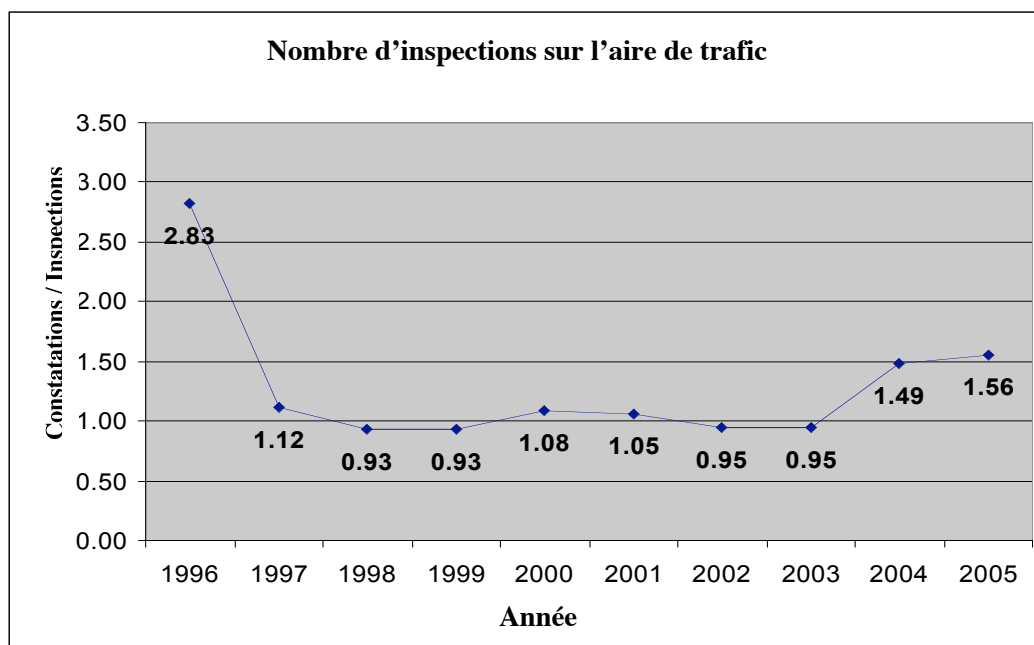
7. PRINCIPAUX RESULTATS DES INSPECTIONS SAFA

7.1 Constatations générales des inspections

Un premier point de départ concernant les constatations, qui sont des différences par rapport aux Normes de l'OACI, est l'approche quantitative. Celle-ci consiste à comparer le nombre total de constatations (F) avec le nombre total d'inspections (I) et avec les éléments inspectés (II).

Pendant l'inspection, une check-list est utilisée. Celle-ci comporte un total de 54 différents éléments inspectés. Dans la majorité des cas, par manque de temps pour réaliser une inspection complète entre l'arrivée de l'aéronef et son départ, il n'est pas possible de vérifier tous les éléments pendant l'inspection. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments inspectés peut permettre une compréhension plus aisée. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	Année										Total 1996-2005
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Total des Inspections (I)	75	1,748	2,767	2,833	2,394	2,706	3,234	3,413	4,568	5,457	29195
Total des éléments inspectés (II)	1,675	31,413	88,400	95,524	80,454	82,935	93,681	100,014	148,850	181,440	904,386
Total des constatations (F)	212	1,951	2,573	2,631	2,587	2,851	3,064	3,242	6,799	8,492	34402
Constatations /Inspections (F/I)	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,18
Constatations /Eléments Inspectés (F/II)	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,038



Sauf dans les premières années (1996-1997), le ratio constatations/inspections (F/I) a peu varié entre 0,93 et 1,08 de 1998 à 2003. Cela signifie qu'en moyenne au cours de chaque inspection entre 0,93 et 1,08 constatations étaient établies. Après 2003, un changement à la hausse est perceptible. En moyenne, en 2005, chaque inspection donne lieu à 1,56 constatations.

Si nous rapprochons les constatations à un élément individuel de la check-list, cette tendance à la hausse est perceptible. Dans les années antérieures à 2003, pour 100 éléments de la check-list qui étaient inspectés, trois constatations étaient établies en moyenne (F/II est 0,03). En 2004, l'augmentation était de 4,6 constatations pour 100 éléments inspectés (F/II est 0,046) avec une augmentation supplémentaire en 2005 de 4,7 constatations par 100 éléments inspectés (F/II est 0,047).

Cette hausse du ratio constatations/inspections (F/I) en 2005 pourrait être attribuable aux facteurs suivants :

- En général la majorité des États ont focalisé leurs inspections sur les exploitants pour lesquels des constatations ont été enregistrées par le passé, ce qui conduit à une augmentation potentielle du nombre de celles-ci.
- En raison de la formation et d'un meilleur cumul de connaissances par les inspecteurs, les inspections sont effectuées de manière plus approfondie.
- Certains États spécifiques ont établi un nombre de constatations relativement plus important que les années précédentes.

7.2 Constatations et catégories des inspections

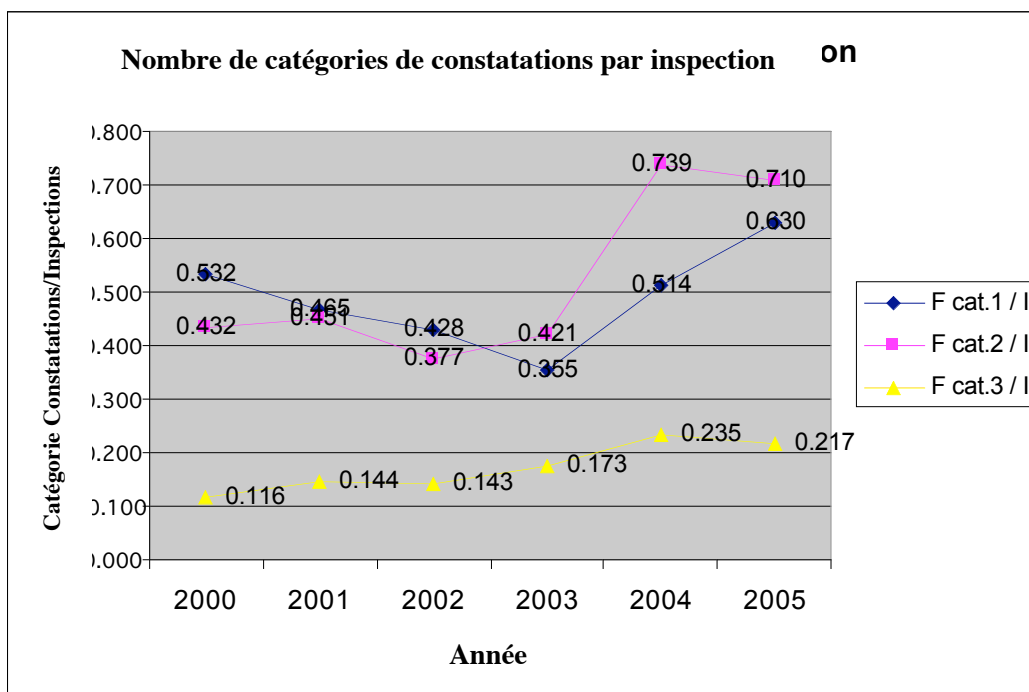
Non seulement il est nécessaire de prendre en compte le nombre absolu des constatations des inspections, mais aussi la « gravité » de celles-ci. À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies. Une « Catégorie 1 » de constatations est appelée une constatation mineure, une « Catégorie 2 » une constatation significative et une « Catégorie 3 » une constatation majeure. Les termes 'mineure', 'significative' et 'majeure' se rapportent au niveau de différence par rapport à la norme de l'OACI. Les procédures SAFA contiennent une orientation sur la classification des constatations afin de garantir que tous les États CEAC suivent une démarche homogène.

Le premier objectif d'une classification des constatations consiste à classer la conformité à une norme et la gravité de la non-conformité à cette norme. Il y a lieu d'insister sur le fait que toute non-conformité avec une norme ne signifie pas nécessairement qu'elle présente une menace immédiate pour la sécurité de l'aéronef et de ses occupants. Par exemple: un aéronef piloté par une personne qui n'est pas munie de sa licence de pilote, est considéré comme une constatation de Catégorie 3 (majeure) et constitue une différence sérieuse par rapport à la norme. Toutefois, dans le cas où cette personne a oublié par erreur sa licence chez elle mais où elle possède les qualifications requises pour piloter l'aéronef, il est évident qu'il n'y a pas d'influence directe sur la sécurité. Néanmoins, une constatation de Catégorie 3 est toujours une préoccupation majeure pour les Autorités nationales de l'aviation concernées.

Les catégories de constatations sont enregistrées dans la base de données et les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Année	Nbre. d'inspections (I)	Nombre de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
		Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (majeure)	total	F cat.1 / I	F cat.2 / I	F cat.3 / I	F total / I
2000	2394	1274	1035	278	2587	0,532	0,432	0,116	1,081
2001	2706	1258	1221	389	2868	0,465	0,451	0,144	1,060
2002	3234	1384	1219	461	3064	0,428	0,377	0,143	0,947
2003	3414	1212	1439	591	3242	0,355	0,421	0,173	0,950
2004	4568	2349	3375	1075	6799	0,514	0,739	0,235	1,488
2005	5457	3437	3873	1182	8492	0,630	0,710	0,217	1,556
total	21773	10914	12162	3976	27052	0,501	0,559	0,183	1,242

Le graphique ci-dessous présente les catégories de constatations rapportées au nombre d'inspections.



Le graphique permet de conclure que jusqu'en 2003 le nombre de constatations de Catégorie 1 (mineures) rapporté au nombre d'inspections montrait une tendance à la baisse. En 2004 et 2005 une hausse nette est perceptible.

Le nombre de constatations de Catégorie 2 (significatives) rapporté au nombre d'inspections est resté plus ou moins stable jusqu'en 2003 avec une hausse nette en 2004 et une stabilisation en 2005. Le nombre de constatations de Catégorie 3 rapporté au nombre d'inspections montre depuis le début de l'année dernière une augmentation continue et régulière. En 2005, le nombre de constatations de Catégorie 3 (majeures) par rapport au nombre d'inspections accuse une baisse pour la première fois depuis 2000. Les conclusions générales concernant les chiffres pour l'année 2005 sont les suivantes :

- Le nombre global de constatations par inspection continue à montrer une augmentation ;
- La contribution de constatations de Catégorie 1 continue à augmenter rapidement ;
- La contribution de constatations de Catégorie 2 diminue en comparaison avec l'année précédente ;
- La contribution de constatations de Catégorie 3 montre depuis la première fois depuis l'an 2000 une diminution ;
- L'augmentation relative du nombre de constatations de Catégorie 1 et la diminution relative des constatations de Catégories 2 et 3 peuvent être une indication d'une amélioration globale du niveau de différence par rapport à la norme de l'OACI.

7.3 Constatations des inspections sur le plan régional

Afin d'identifier d'éventuelles différences régionales, les catégories de constatations ont été rapportées aux exploitants de différentes régions du monde et groupées suivant les Bureaux régionaux de l'OACI. Les résultats pour l'année 2005 sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Région OACI	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploitants inspectés	Nbre d'atterrissages dans les aéroports CEAC	Inspections (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
					Cat. 1 (mineures)	Cat. 2 (significatives)	Cat. 3 (majeures)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
APAC	15	30	43917	145	106	101	43	250	0,73	0,70	0,30	1,72
ESAF	16	25	11318	92	80	123	69	272	0,87	1,34	0,75	2,96
EUR/NAT	54	557	2733924	4505	2664	3058	832	6554	0,59	0,68	0,18	1,45
MID	17	43	75655	368	283	345	154	782	0,77	0,94	0,42	2,13
NACC	13	58	163451	214	143	99	29	271	0,67	0,46	0,14	1,27
SAM	10	24	10218	83	101	71	17	189	1,22	0,86	0,20	2,28
WACAF	8	11	5355	50	60	76	38	174	1,20	1,52	0,76	3,48
Total	133	748	3043838	5457	3437	3873	1182	8492	0,63	0,71	0,22	1,56

Les exploitants d'États accrédités aux régions NACC et EUR/NAT de l'OACI ont moins de constatations par inspection que la moyenne.

Les exploitants d'États accrédités aux régions APAC, MID, SAM, ESAF, et WACAF de l'OACI ont davantage de constatations par inspection que la moyenne.

- ¹ APAC-Asie et Pacifique Région OACI : Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (y compris Hong Kong et Macao), Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Japon, Kirabati, Malaisie, Maldives, Micronésie (États fédérés de), Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire Lao, République populaire démocratique de Corée, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Vanuatu, Viet Nam.
- ² ESAF-Afrique orientale et australe Région OACI : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, Tanzanie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.
- ³ EUR/NAT-Europe et Atlantique nord Région OACI : Albanie, Algérie, Allemagne, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Monaco, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas (y compris Antilles néerlandaises), Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni (y compris Îles Caïmans, Bermudes), Saint-Marin, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie, Ukraine
- ⁴ MID-Moyen-Orient Région OACI : Afghanistan, Arabie saoudite, Bahreïn, Chypre, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Irak, Israël, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Pakistan, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Yémen.
- ⁵ NACC-Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes Région OACI : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, États-Unis, Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitt-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Trinité-et-Tobago.
- ⁶ SAM-Amérique du Sud Région OACI : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela.
- ⁷ WACAF-Afrique occidentale et centrale Région OACI : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo.

Le Chapitre 6 indique qu'en 2005 (moyenne mobile de 3 ans) 71% de toutes les inspections qui ont été réalisées concernaient des exploitants CEAC. Les 29% restants étaient des inspections d'aéronefs exploités par des transporteurs non CEAC.

Le tableau ci-dessous présente les constatations et les catégories :

				Nbre de constatations (F)				Ratio des constatations (Fcat./I)			
Région	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploitants inspectés	Inspections (I)	Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (majeure)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
États CEAC	35	447	3681	1946	1885	502	3433	0,53	0,51	0,14	1,18
États non-CEAC	98	301	1776	1491	1988	680	4159	0,84	1,12	0,38	2,34
total	133	748	5457	3437	3873	1182	8492	0,63	0,71	0,22	1,56

Pour chaque catégorie de constatations, le nombre relatif de constatations est plus élevé pour les exploitants des États non CEAC que des États CEAC.

7.4 Constatations des inspections rapportées aux éléments de la check-list

L'Appendice D fournit les résultats concernant chaque élément d'inspection individuel (III) qui a été inspecté. Il indique le nombre de fois où un élément d'inspection particulier a été vérifié, le nombre de constatations et le ratio F/III. Dans l'Appendice E, les valeurs de ce dernier ratio sont présentées sous forme de tableaux et graphiquement pour les années 2000 à 2005. L'Appendice F fournit la ventilation détaillée des constatations pour l'année 2005 par catégories.

7.5 Les trois premières constatations significatives et majeures des inspections rapportées aux éléments de la check-list

La check-list des inspections compte 4 parties principales. La Partie A concerne les éléments qui doivent être inspectés dans le poste de pilotage de l'aéronef. La Partie B de la check-list concerne les éléments qui doivent être vérifiés dans la cabine (passagers) et se rapporte principalement aux équipements de sécurité. La Partie C se rapporte à l'état général de l'aéronef sur le plan technique, qui doit faire l'objet d'une vérification visuelle à l'extérieur. Les éléments d'inspection de la Partie D concernent le compartiment fret de l'aéronef et le fret qui y est transporté.

Toute constatation générale qui ne serait pas couverte par la Partie A, B, C ou D, peut être prise en compte sous la Partie E (général) de la check-list.

Lors de l'examen des constatations établies au cours d'une inspection SAFA, celles de Catégorie 2 (significative) et Catégorie 3 (majeure) exigent qu'on leur prête la plus haute attention lorsqu'il sera nécessaire de procéder à leur rectification. Pour chaque partie de la check-list, les 3 premières constatations des Catégories 2 et 3 se rapportant au nombre d'inspections figurent dans le tableau ci-après.

A – Éléments d'inspection concernant le poste de pilotage

N°	ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS (II)	CONSTATATIONS (F)					CAT. 2 & 3/III
				CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 2 & 3	TOTAL	
1	Poste de pilotage / Documentation	Manuels	3109	60	391	7	398	458	0,1280
2	Poste de pilotage / Général	Équipement	3612	49	386	37	423	472	0,1171
3	Poste de pilotage / Documentation	Liste minimale d'équipements (LME)	3460	109	400	1	401	510	0,1159

A.1 Manuels

Il s'agit principalement du Manuel d'exploitation qui fournit les procédures de vol pour l'équipage de conduite. Les constatations les plus fréquentes sont : aucune approbation par l'État de l'exploitant, le contenu du manuel ne répond pas aux Normes de l'OACI, le manuel n'est pas à jour ou la rédaction a été faite par une autre compagnie aérienne.

A.2 Équipement

L'Annexe 6 de l'OACI exige que l'aéronef soit équipé d'un Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS). Ce dispositif avertit l'équipage de conduite lorsque l'aéronef s'approche trop près du sol ou du relief. Certains types d'aéronefs de construction CEI (Tupolev, Ilyushin, Antonov, Yakovlev) soit ne disposent pas d'un tel dispositif, soit sont équipés d'un système (SSOS) à 3 canaux ou un système SPBZ à 5 canaux, qui n'est pas pleinement conforme à la Norme de l'OACI. En outre, il est exigé maintenant que le GPWS dispose d'une fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant. Dans plusieurs cas, les aéronefs n'étaient pas rééquipés de cette dernière version du dispositif GPWS.

A.3 Liste minimale d'équipements (LME)

La LME précise les circonstances dans lesquelles un aéronef peut être exploité tandis que certains équipements sont inopérants. La LME est établie par l'exploitant de l'aéronef et approuvée par l'État de l'exploitant responsable. La majorité des constatations concerne le manque de preuves de l'approbation de la LME, l'indisponibilité de la LME à bord ou le dépassement de la date de validité de celle-ci. De plus, dans de nombreux cas la LMER (LME de référence) est utilisée à la place de la LME. La LMER est établie par le constructeur aéronautique en tant que document de référence pour permettre à l'exploitant d'établir la LME.

B – Éléments d'inspection concernant la cabine de passagers

No.	Élément d'inspection	Description	Nbre. d'inspections	CONSTATATIONS (F)					Cat. 2 & 3/III
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	
1	Sécurité / Cabine	Issues de secours, Balisages lumineux vers les issues, Lampes torches	1921	65	126	41	167	232	0,0572
2	Sécurité / Cabine	Accès aux issues de secours	2961	20	118	50	168	188	0,0567
3	Sécurité / Cabine	Poste de personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	2966	31	70	20	90	121	0,0303

B.1 Issues de secours, balisages lumineux vers les sorties, lampes torches

Les constatations concernaient principalement les éclairages des issues de secours qui ne fonctionnaient pas correctement, lampes torches absentes, en mauvais état ou en nombre insuffisant, et aucune installation de systèmes de balisage lumineux au sol vers les issues (de secours) ou fonctionnement défectueux de ceux-ci. Ces systèmes ont pour objectif d'indiquer l'emplacement des issues de secours et ils sont importants surtout en cas de feu ou de fumée dans la cabine de passagers ou dans le cas où l'éclairage normal ne fonctionne pas. Un exemple de cette dernière absence de conformité était la situation dans laquelle des sections entières de balisage lumineux vers les issues de secours, sur plusieurs rangées de sièges, ne fonctionnaient pas.

B.2 Accès aux issues de secours

L'accès aux issues de secours devrait toujours être dépourvu d'obstacles. Dans le cas d'une urgence, la voie conduisant aux issues et portes de secours devrait être libre, permettant une évacuation rapide de l'aéronef. Les constatations établies étaient : l'accès obstrué par des cartons servant à la restauration de bord, par des bagages et du fret. Une autre constatation fréquente, surtout dans les aéronefs de construction CEI, était le fait que les sièges devant les issues de secours peuvent se rabattre de sorte à bloquer la voie vers la sortie, dans le cas d'une évacuation d'urgence. Dans de nombreux cas également, le verrouillage défectueux des tablettes des sièges se trouvant dans la zone des issues de secours ne permettait pas un libre accès à ces issues, les tablettes faisant obstacle au passage.

B.3 Poste de personnel de cabine et aire de repos de l'équipage

La cabine dispose de sièges réservés au personnel de cabine à des emplacements spécifiques, permettant à l'équipage de cabine de gérer l'évacuation de la cabine en cas d'urgence. Il est exigé que ces sièges soient équipés d'un harnais de sécurité. Dans de nombreux cas, et surtout sur les aéronefs de construction CEI, le siège ne dispose que d'une ceinture de sécurité. Ces sièges sont très souvent rabattables et dans de nombreux cas le mécanisme qui rabat le siège automatiquement ne fonctionnait pas. Ce siège peut alors obstruer le chemin ou l'accès à une issue de secours.

C – Éléments d'inspection concernant l'état général de l'aéronef

N°	Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections	CONSTATATIONS (F)					Cat. 2 & 3/III
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3	total	
1	État de l'aéronef	Roues, Pneus et Freins	4466	134	114	58	172	306	0,0385
2	État de l'aéronef	Fuites	4148	289	80	40	120	409	0,0289
3	État de l'aéronef	Groupe motopropulseur et pylône	4170	141	90	17	107	248	0,0257

C.1 Roues, pneus et freins

Les roues, pneus et freins doivent être en bon état. Les constatations enregistrées concernaient : pneus usés au-delà des limites, pneus déchirés, fuite du liquide hydraulique dans les zones du train d'atterrissage, freins usés au-delà des limites.

C.2 Fuites

Tout aéronef est équipé de plusieurs systèmes qui contiennent différentes sortes de liquides (huile, carburant, eau, liquide hydraulique, etc.). Des fuites de liquide hydraulique, de carburant et d'eau ont été constatées. Les domaines concernés étaient : le panneau de service des toilettes, les ailes, les volets et bords d'attaque, les moteurs, le Groupe auxiliaire de puissance (GAP), le train d'atterrissage, etc.

C.3 Groupe motopropulseur et pylône

Le moteur, le logement du moteur, le pylône (qui fixe le réacteur à l'aile ou à la structure de l'appareil) et les panneaux d'accès du logement du moteur et du pylône sont soigneusement inspectés. Les constatations enregistrées se rapportent aux fuites de carburant et d'huile, aux rivets manquants dans le logement du moteur et aux dommages sur les panneaux acoustiques situés dans la région d'entrée d'air.

D – Éléments d’inspection concernant le compartiment fret

N°	Élément d’inspection	Description	Nbre. d’inspections	CONSTATATIONS (F)				total	Cat. 2 & 3/III
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 2 & 3		
1	Fret	Sécurité du fret à bord	1789	18	38	158	196	214	0,1096
2	Fret	Marchandises dangereuses	527	4	9	34	43	47	0,0816
3	Fret	État général du compartiment fret	2720	88	87	34	121	209	0,0445

D.1 Sécurité du fret à bord

Dans plusieurs cas, il a été établi que le fret dans les soutes n’était pas correctement sécurisé. Des articles lourds (tels que roues de rechange) n’étaient pas arrimés et par conséquent risquaient d’endommager l’aéronef en cas de forte accélération/décélération. Dans d’autres cas, les filets protecteurs étaient soit absents soit en mauvais état. Les conteneurs de fret et les palettes étaient en mauvais état. Les verrous servant à sécuriser les conteneurs n’étaient pas correctement positionnés ou étaient hors d’usage.

D.2 Marchandises dangereuses

Certains types de matériaux demandent une attention et un traitement particuliers en raison de leur nature inflammable, toxique, asphyxiante, etc. Ils sont communément appelés « Marchandises dangereuses ». Lorsqu’elles sont correctement emballées, stockées, étiquetées, protégées, etc., ces marchandises peuvent être transportées. Les constatations enregistrées faisaient état de stockage et d’étiquetage incorrects de marchandises dangereuses transportées à bord et de l’indisponibilité des documents et manuels exigés (Guide des réactions en cas d’urgence) et de l’absence d’autorisation de transporter des marchandises dangereuses et de notification au Commandant de bord (NOTOC) des marchandises dangereuses transportées à bord.

D.3 État général du compartiment fret

Les constatations se rapportant à l’état général du compartiment fret concernaient notamment les panneaux endommagés, les systèmes de verrouillage défectueux, les panneaux mal réparés et les filets de séparation manquants.

8. MESURES PRISES APRES LES INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC

En fonction de la catégorie, du nombre et de la nature des constatations, plusieurs mesures peuvent être prises.

Si les constatations indiquent que la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, des mesures correctives seront exigées. Normalement l'attention du commandant de l'appareil sera appelée sur les manquements sérieux auxquels il devra remédier. Dans les rares cas où les inspecteurs sont fondés à croire que le commandant n'a pas l'intention de prendre les mesures nécessaires à propos des manquements qui lui ont été notifiés, ils immobiliseront formellement l'appareil. L'acte formel d'immobilisation par l'État d'inspection signifie que l'aéronef a l'interdiction de poursuivre ses vols jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

En 2005, les événements suivants sont quelques exemples qui ont conduit à l'immobilisation d'aéronefs : pas de certificat de navigabilité à bord, l'aéronef ne disposait d'aucun LME à bord avec des manquements techniques évidents, l'aéronef était en très mauvais état technique, pas de fiche de maintenance, signes de corrosion excessive, signes évidents de non respect des consignes de navigabilité obligatoires, absence d'éclairage de secours pour indiquer les sorties de secours, réparations défectueuses, fuites sévères, chargement du fret incorrect, aucune documentation de navigation à jour, et pneus usés au-delà des limites.

Un autre type de mesure est appelée « mesure corrective avant l'autorisation de vol ». Avant que l'aéronef ne soit autorisé à reprendre son vol, une mesure corrective est exigée afin de corriger tout manquement qui a été identifié.

Dans d'autres cas, l'aéronef peut décoller, mais sous certaines restrictions opérationnelles. Prenant par exemple le cas où un manquement a été relevé à propos des sièges de passagers. L'exploitation de l'aéronef est possible à condition que les sièges défectueux ne soient pas occupés par des passagers.

La pratique établie veut qu'un compte-rendu des constatations soit fait au commandant de l'aéronef juste après l'inspection de son appareil. De plus, les constatations de Catégorie 2 et de Catégorie 3 sont communiquées à l'autorité aéronautique responsable et au principal centre d'exploitation de l'exploitant avec la demande expresse de mettre en œuvre la mesure appropriée afin d'empêcher toute récurrence.

Dans certains cas, lorsque les constatations relatives à un aéronef sont considérées comme importantes, les États membres de la CEAC peuvent, à titre individuel, décider de retirer l'autorisation d'entrée de cet aéronef. Cela signifie que cet aéronef n'est plus autorisé à atterrir dans un aéroport de cet État ni à utiliser l'espace aérien de celui-ci. Une telle interdiction peut être levée si l'exploitant de l'aéronef en question prouve que les problèmes ont été correctement rectifiés. De telles répercussions sur l'autorisation d'entrée peuvent ainsi être de nature temporaire, et c'est habituellement le cas.

En ce qui concerne de telles interdictions et la levée de celles-ci par la suite, les États CEAC qui sont également membres de la Communauté européenne agiront en conformité avec les dispositions prévues dans le Règlement (CE) n° 2111/2005 concernant l'établissement d'une liste

Communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Le tableau ci-dessous donne la liste des mesures qui ont été prises suite aux inspections effectuées au cours des années 2000-2005.

		ANNÉE						TOTAL
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	
	NOMBRE D'INSPECTIONS	2,394	2,706	3,234	3,414	4,568	5,457	21,773
	NOMBRE DE CONSTATATIONS	2,587	2,868	3,064	3,242	6,799	8,492	27,052
MESURES PRISES	INFORMATION A L'AUTORITE ET A L'EXPLOITANT	150	262	289	360	698	982	2,741
	RESTRICTION A L'EXPLOITATION DE L'AERONEF	0	2	17	23	48	47	137
	ACTIONS CORRECTIVES AVANT L'AUTORISATION DE VOL	184	210	225	321	683	708	2,331
	AERONEFS IMMOBILISES AU SOL	16	28	12	20	17	13	106
	REPERCUSSIONS SUR L'AUTORISATION D'ENTREE	9	4	6	7	15	10	51

9. ACTIONS FUTURES

Début 2006, la base de données améliorée sera mise en œuvre. La définition du projet a débuté au cours du premier semestre de 2005. La base de données améliorée contiendra des éléments permettant d'assister l'inspecteur lors de la préparation d'une inspection, outils d'analyse renforcés, gestion de l'historique des mesures de suivi qui ont été prises, etc.

Les activités essentielles de SAFA en 2006 seront axées sur les questions suivantes :

- L'entrée en vigueur le 30 avril 2006 de la Directive « SAFA » 2004/36/CE de l'UE ;
- Le transfert des activités de coordination du JAA Central à l'Agence AESA ;
- L'élaboration de moyens pour maintenir la dimension paneuropéenne du Programme.

La Directive SAFA impose aux États membres de l'UE l'obligation juridique de surveiller le niveau de sécurité des aéronefs des pays tiers qui empruntent leurs aéroports. Il sera nécessaire de développer encore des outils de compte-rendu et de suivi afin de garantir une communication adéquate et des actions de suivi correctes.

Dans la mesure où de nombreux États sont impliqués et où plusieurs milliers d'inspections sont réalisées par an, il est nécessaire de rechercher une harmonisation complémentaire entre parties concernées. Les programmes de formation seront adaptés et développés afin de répondre à cet objectif d'harmonisation.

Afin de garantir que des mesures correctives adéquates sont mises en œuvre par les exploitants, une communication élargie est prévue avec les États responsables de la supervision de la sécurité des exploitants (État de l'exploitant ou d'immatriculation).

10. LA COOPERATION INTERNATIONALE

10.1 Coopération avec les autorités de l'aviation civile des États non CEAC

Pour que le Programme SAFA puisse atteindre au mieux ses objectifs, une coopération avec les Autorités de l'aviation civile des États non CEAC est nécessaire.

En 2005, des consultations ont eu lieu avec la Fédération de Russie au sujet de l'obligation pour les avions relevant de l'Autorité de supervision des transports de la Fédération de Russie d'être équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS). Un Groupe de travail conjoint a été mis sur pied pour permettre une meilleure compréhension du fonctionnement des GPWS installés sur les avions construits dans la CEI.

En ce qui concerne la coopération avec l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis sur un échange bilatéral des résultats des inspections réalisées entre exploitants dans le cadre du Programme SAFA et du programme d'inspection similaire des États-Unis relatif aux inspections d'exploitants non US, celle-ci s'est poursuivie en 2005.

10.2 Coopération avec EUROCONTROL

En 2004, la CEAC et EUROCONTROL ont décidé de développer une coopération dans le cadre du Programme SAFA. Les deux côtés ont pris l'initiative de développer un Accord de coopération y afférent. Celui-ci prévoit de contribuer à l'amélioration de la fonction d'alarme du Programme SAFA en utilisant les possibilités offertes par le CFMU d'EUROCONTROL pour alerter les États membres de la CEAC des plans de vol en direction et à partir d'aéroports CEAC relatifs aux aéronefs ou aux exploitants qui ont fait l'objet de restrictions d'exploitation dans un ou plusieurs États CEAC et à propos desquels des inspections ciblées peuvent être réalisées. Cet Accord de coopération a été signé au printemps 2005. Les dispositions de l'Accord ont été mises en œuvre au cours du deuxième semestre de 2005.

10.3 Coopération avec l'OACI

La coopération avec l'OACI s'est poursuivie, comme en témoigne le partage d'information.

APPENDICE A

Liste des États des exploitants inspectés

État de l'exploitant	Code OACI
Afrique du Sud	FA
Albanie	LA
Algérie	DA
Allemagne	ED
Angola	FN
Antigua-et-Barbuda	TA
Antilles néerlandaises	TN
Arabie saoudite	OE
Argentine	SA
Arménie	U5
Aruba	T2
Australie	Y
Autriche	LO
Azerbaïdjan	UB
Bahreïn	OB
Bangladesh	VG
Barbade	TB
Bélarus	UM
Belgique	EB
Bermudes	TX
Bolivie	SL
Bosnie-Herzégovine	LQ
Brésil	SB
Bulgarie	LB
Burundi	HB
Cameroun	FK
Canada	C
Cap-Vert	GV
Chili	SC
Chine	ZB
Chypre	LC
Colombie	SK
Comores	F1
Corée (Sud)	RK

Costa Rica	MR
Côte d'Ivoire	DI
Croatie	LD
Cuba	MU
Danemark	EK
Égypte	HE
Émirats arabes unis	OM
Equateur	SE
Érythrée	HH
Espagne	LE
Estonie	EE
États-Unis	K
Éthiopie	HA
Fédération de Russie	U
Finlande	EF
France	LF
Géorgie	UG
Ghana	DG
Grèce	LG
Hong-Kong	VH
Hongrie	LH
Iles Caïmans	MW
Inde	VA
Iran	OI
Irlande	EI
Islande	BI
Israël	LL
Italie	LI
Jamahiriya arabe libyenne	HL
Jamaïque	MK
Japon	RJ
Jordanie	OJ
Kazakhstan	UA
Kenya	HK
Kirghizistan	U2
Koweït	OK
L'ex-République yougoslave de Macédoine	LW
Lettonie	EV

Liban	OL
Lituanie	EY
Luxembourg	EL
Madagascar	FM
Malaisie	WM
Malte	LM
Maroc	GM
Maurice	FI
Mauritanie	GQ
Mexique	MM
Moldova	LU
Monaco	LN
Mongolie	ZM
Mozambique	FQ
Norvège	EN
Nouvelle-Zélande	NZ
Oman	OO
Ouganda	HU
Ouzbékistan	U4
Pakistan	OP
Pays-Bas	EH
Pérou	SP
Pologne	EP
Portugal	LP
Qatar	OT
Rép. démocratique du Congo	FZ
République arabe syrienne	OS
République dominicaine	MD
République tchèque	LK
Roumanie	LR
Royaume-Uni	EG
Rwanda	HR
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	TV
Sainte Lucie	TL
Sénégal	GO
Serbie-et-Monténégro	LY
Seychelles	FS
Sierra Leone	GF

Singapour	WS
Slovaquie	LZ
Slovénie	LJ
Soudan	HS
Sri Lanka	VC
Suède	ES
Suisse	LS
Suriname	SM
Swaziland	FD
Tadjikistan	UT
Taiwan (Chine)	RC
Tanzanie	HT
Thaïlande	VT
Trinidad-et-Tobago	TT
Tunisie	DT
Turkménistan	U3
Turquie	LT
Ukraine	UK
Uruguay	
Vanuatu	NV
Venezuela	SV
Yémen	OY
Zimbabwe	FV

APPENDICE B

Types d'aéronefs inspectés

Aircraft Type	ICAO Code
Airbus A-300	A300
Airbus A-300B2/4-1/2/100/200, A-300C4-200	A30B
Airbus A-300B4-600	A306
Airbus A-310 (CC-150 Polaris)	A310
Airbus A318	A318
Airbus A-319	A319
Airbus A-320	A320
Airbus A-321	A321
Airbus A-330	A330
Airbus A330-200	A332
Airbus A330-300	A333
Airbus A-340	A340
Airbus A340-200	A342
Airbus A340-300	A343
Airbus A340-600	A346
Antonov An-12	AN12
Antonov An-124 Ruslan	A124
Antonov An-140	A140
Antonov An-24	AN24
Antonov An-26	AN26
Antonov AN-72/74	AN72
ATR-42-200/300/320	AT43
ATR-42-400	AT44
ATR-42-500	AT45
ATR-72	AT72
BAC-111 One-Eleven	BA11
BAe ATP	ATP
BAe RJ-100	RJ1H
BAe RJ-70	RJ70
BAe RJ-85	RJ85
BAe-146,RJ,Quiet Trader	BA46
BAe146-100, Statesman	B461
BAe146-200, Quiet Trader, Statesman	B462
BAe146-300	B463

Aircraft Type	ICAO Code
BAe-3100 Jetstream 31	JS31
BAe-3200 Jetstream Super 31	JS32
Beech 100 King Air	BE10
Beech 1900	B190
Beech 200,1300 Super King Air	BE20
Beech 400 Beechjet	MU30
Beech 55 Baron	BE55
Beech 90	BE9L
Beech B300 Super King Air 350	B350
Beech F90 King Air	BE9T
Bell 206A/B/L,406, JetRanger	B06
BN-2A Mk3 Trislander	TRIS
Boeing 717-200	B712
Boeing 727 (C-22)	B727
Boeing 727-100	B721
Boeing 727-200	B722
Boeing 737-100	B731
Boeing 737-200	B732
Boeing 737-300	B733
Boeing 737-400	B734
Boeing 737-500	B735
Boeing 737-600	B736
Boeing 737-700, BBJ	B737
Boeing 737-800	B738
Boeing 737-900	B739
Boeing 747-100	B741
Boeing 747-200	B742
Boeing 747-300	B743
Boeing 747-400	B744
Boeing 747SP	B74S
Boeing 757	B757
Boeing 757-200	B752
Boeing 757-300	B753
Boeing 767	B767
Boeing 767-200	B762
Boeing 767-300	B763
Boeing 767-400	B764
Boeing 777-200	B772

Aircraft Type	ICAO Code
Boeing 777-300	B773
Boeing Catalina, Canso	CAT
Bombardier BD-700 Global Express	GLEX
Canadair CL-600 Challenger	CL60
Canadair RJ-100 Regional Jet	CRJ1
Canadair RJ-200 Regional Jet	CRJ2
Canadair RJ-700 Regional Jet	CRJ7
Cessna 172, P172, R172, Skyhawk	C172
Cessna 182	C182
Cessna 208 Caravan	C208
Cessna 310	C310
Cessna 340	C340
Cessna 401, 402	C402
Cessna 421, Golden Eagle	C421
Cessna 441 Conquest, Conquest 2	C441
Cessna 500 Citation, Citation 1	C500
Cessna 501 Citation 1SP	C501
Cessna 525 CitationJet	C525
Cessna 550, 551	C550
Cessna 560 Citation 5	C560
Cessna 650 Citation 3/6/7	C650
CESSNA, 404 TITAN	C404
CESSNA, 560XL CITATION EXCEL	C56X
CESSNA, 750 CITATION 10	C750
Commander 500	AC50
Dassault Falcon 2000	F2TH
Dassault Falcon-Mystère 10/100	FA10
Dassault Falcon-Mystère 20/200	FA20
Dassault Falcon-Mystère 50	FA50
Dassault Falcon-Mystère 900	F900
DC-10	DC10
DC-8	DC8
DC-9	DC9
DHC-6 Twin Otter	DHC6
DHC-8 Dash 8	DHC8
DHC-8-100 Dash 8	DH8A
DHC-8-200 Dash 8	DH8B
DHC-8-300 Dash 8	DH8C

Aircraft Type	ICAO Code
DHC-8-400 Dash 8	DH8D
Dornier 228	D228
Dornier 328	D328
Dornier Do-28A/B	DO28
Douglas DC-8-60	DC86
Douglas DC-8-70	DC87
Douglas DC-9-10	DC91
Douglas DC-9-20	DC92
Douglas DC-9-30	DC93
Douglas DC-9-50	DC95
EMBRAER 170, 175	E170
Embraer EMB-110/111Bandeirante	E110
Embraer EMB-120 Brasilia	E120
Embraer EMB-145, ERJ-145	E145
Embraer ERJ-135	E135
Eurocopter AS-350/550 Ecureuil	AS50
Eurocopter AS-365/565 Dauphin2	AS65
Fairchild Dornier 328JET, Envoy 3	J328
Fairchild SA-226TB,SA-227TT	SW3
Fairchild SA-226TC,SA-227AC/AT	SW4
Fairey BN-2A/B Islander	BN2P
Fokker 100	F100
Fokker 50,Maritime Enforcer	F50
Fokker 70	F70
Fokker F-27 Friendship	F27
Fokker F-28 Fellowship	F28
GULFSTREAM AEROSPACE, G-4/G-4X, G350, G400, G450	GLF4
GULFSTREAM AEROSPACE, G500, G550	GLF5
Gulfstream Aerospace, Gulfstream 3	GLF3
GULFSTREAM AMERICAN, GULFSTREAM 2	GLF2
Gulfstream G-1159 3/4/5	GULF
Hawker Siddeley HS-748, BAe-748	A748
HS-125-1/2/3/400/600	H25A
HS-125-700	H25B
IAI 1124 Westwind, Sea Scan	WW24
Ilyushin Il-62	IL62
Ilyushin Il-76/78,Gajaraaj	IL76
Ilyushin Il-96	IL96

Aircraft Type	ICAO Code
Learjet 31	LJ31
Learjet 35, 36	LJ35
Learjet 45	LJ45
Learjet 55	LJ55
Learjet 60	LJ60
LEARJET, 40	LJ40
Let L-410/420 Turbolet	L410
Lockheed C-130, AC-130, etc	C130
Lockheed L-1011 TriStar	L101
MD-11	MD11
MD-81	MD81
MD-81/82/83/87/88	MD80
MD-82	MD82
MD-83	MD83
MD-87	MD87
MD-88	MD88
MD-90	MD90
P-68, P-68 OBSERVER, PARTENAVIA, VULCANAIR, TANEJA	P68
Piaggio P-180 Avanti	P180
Piper Cheyenne 1	PAY1
Piper Cheyenne 3	PAY3
Piper PA-23-150/160 Apache	PA23
Piper PA-31/31P Navajo	PA31
Piper PA-32 Cherokee	PA32
RAYTHEON, 400 BEECHJET	BE40
Saab 2000	SB20
SAAB SF-340	SF34
Short 360	SH36
Socata TBM-700	TBM7
Swearingen SA-26 Merlin 2	SW2
Tupolev Tu-154	T154
Tupolev Tu-204/214/224/234	T204
Yak-40	YK40
Yak-42/142	YK42

APPENDICE C

Exploitants inspectés

Operator	ICAO Code
ABELAG AVIATION	AAB
ABS JETS	ABP
ACH HAMBURG GMBH	7AC
ACM AIR CHARTER GMBH	BVR
ACSA-AIR CENTURY	8AC
ACT HAVA YOLLARI	8CE
ACT INT'L AIRLINES INC.	CWT
ACVILA AIR-ROMANIAN CARRIER	RRM
AD AVIATION LIMITED	VUE
ADRIA AIRWAYS	ADR
AEGEAN AVIATION	AEE
AER ARANN TEORANTA	REA
AER LINGUS TEORANTA	EIN
AERO AIRLINES	EAY
AERO FLIGHT GMBH &CO. LUFTVERK	ARF
AERO RENT, JOINT STOCK COMPANY	NRO
AERO SERVICES EXECUTIVE	BES
AEROCHARTER L.U. BETTERMANN	8BC
AERODIENST GMBH, NURNBURG	ADN
AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL.	AFL
AEROFLOT DON/DONAVIA	DNV
AEROLANE-LINEAS AEREAS NACIONA	LNE
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AEROLINEAS MEXICANAS	LMX
AEROMARINE	7AE
AEROMIST-KHARKIV LTD	AHW
AERONOVA	OVA
AEROSVIT AIRLINES	AEW
AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE CV	AMX
AEROVIS AIRLINERS LTD.	VIZ
AFRICAN AIRLINES CORPORATION	AAW
AFRICAN EXPRESS AIRWAYS	AXK
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS	AIN

Operator	ICAO Code
AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD.	QSC
AIGLE AZUR	AAF
AIR ADRIATIC	AHR
AIR ALGERIE	DAH
AIR ALPS AVIATION G.M.B.H.	LPV
AIR ALSIE A/S	MMD
AIR AMERICA	8AR
AIR ARMENIA	ARR
AIR ASTANA	KZR
AIR ATLANTA EUROPE LTD	EUK
AIR ATLANTIQUE	AAG
AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI
AIR BANGLADESH (PVT) LIMITED	BGD
AIR BERLIN, INC.	BER
AIR BOSNA	BON
AIR BOTNIA	KFB
AIR CAIRO	MSC
AIR CANADA	ACA
AIR CHARTER FLUGSERVICE	8BR
AIR CHINA	CCA
AIR COMET PLUS	MPD
AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD	ABR
AIR DOLOMITI	DLA
AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK
AIR ESTE	EET
AIR EUROPA	AEA
AIR EXECUTIVE	JMS
AIR FOYLE LTD	UPA
AIR FRANCE	AFR
AIR GLACIERS SA	AGV
AIR GO	8BG
AIR GREENLAND A/S	GRL
AIR INDEPENDENCE LUFT.	JTV
AIR INDIA	AIC
AIR JAMAICA	AJM
AIR LIETUVA	KLA
AIR LUXOR, LDA	LXR
AIR MADAGASCAR	MDG

Operator	ICAO Code
AIR MALTA PLC	AMC
AIR MARRAKESH SERVICE	MKH
AIR MAURITANIE	MRT
AIR MAURITIUS LIMITED	MAU
AIR MEDITERRANEE	BIE
AIR MEMPHIS	MHS
AIR MOLDOVA	MLD
AIR MOLDOVA INTERNATIONAL	MLV
AIR NEW ZEALAND LTD.	ANZ
AIR NOSTRUM	ANS
AIR ONE	ADH
AIR PENTA	8DH
AIR SCORPIO	SCU
AIR SENEGAL INTERNATIONAL	SNG
AIR SERVICE LIEGE	ASL
AIR SEYCHELLES	SEY
AIR SIERRA	8BO
AIR SLOVAKIA BWJ LTD	SVK
AIR SOFIA	SFB
AIR TANZANIA	ATC
AIR TRAFFIC GMBH DUSSELDORF	ATJ
AIR TRANSAT	TSC
AIR TRANSPORT INTERNATIONAL	ATN
AIR URG	URG
AIR VANUATU	AVN
AIR VB	8CK
AIR VIA	VIM
AIR WALES LIMITED	AWW
AIR ZENA	TGZ
AIR ZIMBABWE	AZW
AIRCOMPANY KARAT	AKT
AIRCRAFT GUARANTY	8BS
AIRCRAFT MAINTENANCE COMPANY	AMV
AIREST	AIT
AIRLINAIR SA	RLA
AIRLINES 400, JSC	VAZ
AIRLINK LUFTVERKEHRS GESELL.	JAR
AIRSTARS, AIRWAY COMPANY	ASE

Operator	ICAO Code
AIRVALLEE S.P.A.-(VAL D'AOSTE)	RVL
AIR-VAN	VAR
AIRWEST	AWZ
AIRX LIMITED	XAX
ALBA SERVIZI AEROTRASPORTI SPA	AFQ
ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC
ALBATROS AIRWAYS	LBW
ALEXANDAIR	AXN
ALITALIA	AZA
ALITALIA EXPRESS	SMX
ALIVEN	LVN
ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	ANA
ALPI EAGLES SPA	ELG
AMBER AIR	GNT
AMERER AIR	AMK
AMERICAN AIRLINES INC.	AAL
AMERIJET INTERNATIONAL	AJT
AMR AMERICAN EAGLE, INC.	EGF
ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB
APATAS	LYT
ARKAS AIR	8BI
ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ
ARMAVIA	RNV
ARMENIAN INT. AIRLINES	RME
ARMENIAN INTERNATIONAL AIRWAYS	RML
ARROW AIRWAYS, INC.	APW
ASIANA AIRLINES	AAR
ASTRAEUS LTD.	AEU
ATA-AEROCONDOR TRANSPORTES	ARD
ATLANTA	ABD
ATLANTIC AIRWAYS FAROE ISLANDS	FLI
ATLANT-SOYUZ	AYZ
ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI
ATLAS BLUE	BMM
ATLAS INTERNATIONAL (TURKEY)	OGE
ATRAN-AVIATRANS CARGO AIRLINES	VAS
ATU Cargo	8CF
AUGSBURG-AIRWAYS GMBH	AUB

Operator	ICAO Code
AUGUSTA AIR LUFTFAHRTUNTERN.	AUF
AURELA	LSK
AURIGNY AIR SERVICES LTD.	AUR
AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA
AVB-2004 LTD	VBC
AVCON, AVIATION CONSULTING LTD	VCN
AVIACON ZITOTRANS	AZS
AVIAL NV LTD, AVIATION COMPANY	NVI
AVIANCA (COLOMBIA).	AVA
AVIANT	UAK
AVIASERVICE	ARN
AVIASTAR-TU CO.LTD	TUP
AVIATION BEAUPORT LTD.	AVB
AVIATION COMPANY MERIDIAN	MMM
AVIAVILSA	LVR
AVIENT AVIATION	SMJ
AVIONES DE ORIENTE, C.A.	ROI
AVIOSTART AS LTD	VSR
AXIS AIRWAYS	AXY
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY
AZERBAIJAN HAVA JOLLARI	AHC
AZZURRA AIR	AZI
BANGLADESH BIMAN	BBC
BELAIR AIRLINES AG	BHP
BELAVIA	BRU
BENAIR (DENMARK)	8AO
BGB AIR, AVIACOMPANY	POI
BH AIR	BGH
BIN AIR GMBH	BID
BLUE AIR-TRANSPORT AERIAN	JOR
BLUE LINE	BLE
BLUE PANORAMA AIRLINES SPA	BPA
BLUE1 OY, FINLAND	BLF
BLUEBIRD CARGO LTD	BBD
BRAATHENS ASA	BRA
BRA-TRANSPORTES AEREOS LTDA.	BRB
BRIGHT AVIATION SERVICES	BRW
BRISTOL FLYING CENTRE	CLF

Operator	ICAO Code
BRITAIR S.A.	BZH
BRITANNIA AB	BLX
BRITANNIA AIRWAYS LTD.	BAL
BRITISH AIRWAYS	BAW
BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD.	BMA
BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD	BMI
BRITISH REGIONAL AIRLINES LTD.	BRT
BRUSSELS INTERNATIONAL AIRL.	BXI
BULGARIA AIR	LZB
BULGARIAN AIR CHARTER	BUC
BUSINESS WINGS LUFTFAHRTUNT.	8BV
BWIA WEST INDIES AIRWAYS LTD	BWA
C N AIR, S.A.	ORO
CABI	CBI
CABO VERDE EXPRESS	2CA
CAIRO AIR TRANSPORT COMPANY	CCE
CALY LACY AVIATION	8DE
CAMEROON AIRLINES	UYC
CAPITAL TRADING AVIATION LTD	EGL
CARGOLUX AIRLINES INT.	CLX
CARIB AVIATION LTD	DEL
CARIBAIR SA	CBC
CARPATAIR S.A.	KRP
CAT AVIATION AG	CAZ
CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA
CEGA AVIATION LIMITED	CEG
CENTRALWINGS	CLW
CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC	CVC
CENTRELINE AIR CHARTER	8CA
CENTURION AIR CARGO, INC.	CWC
CHALLENGE AIR LUFTVERKEHRS	CLS
CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
CHARTER SERVICE HETZLER	8BD
CHINA AIRLINES	CAL
CHINA CARGO AIRLINES	CKK
CHINA SOUTHERN AIRLINES	CSN
CIELOS DEL PERU	CIU
CIMBER AIR A/S	CIM

Operator	ICAO Code
CIRRUS LUFTFAHRTGESELL. MBH	RUS
CITELYNX	8BQ
CITY AIRLINE AB	SDR
CITYFLYER EXPRESS	CFE
CITYJET	BCY
CITYLINE HUNGARY LTD.	CNB
CLOUD ELEVEN INC.	8BU
CLUB 328	7CL
COMFORT AIR MUNCHEN	FYN
COMLUX AVIATION AG	CLA
COMORES AIR SERVICE	8DC
COMORES AVIATION	KMZ
COMP. HELICOPTEROS DEL SURESTE	HSE
CONDOR FLUGDIENST GMBH (FRA)	CFG
CONDOR FLUGDIENST GMBH (KELST)	CIB
CONSTANTA	UZA
CONTACTAIR GMBH	KIS
CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA
CONTINENTAL AIRWAYS (RUSSIA)	PVV
CORPORATE JETS INC.	CJI
CORSE AIR INTERNATIONAL	CRL
COUGAR LEASING LTD (T/A FLY GL	GSM
CROATIA AIRLINES	CTN
CROSS AVIATION LTD	CRX
CUBANA DE AVIACION S.A.	CUB
CUKUROVA HAVACILIK	7CH
CYPRUS AIRWAYS LTD.	CYP
CZ AIRLINES, J.S.C.	OKC
CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA
DAEDALOS FLUGBETRIEBS GMBH	IAY
DAIMLER CHRYSLER AVIATION GMBH	DCS
DAIRO AIR SERVICES,LTD.	DSR
DANFLY APS	DFL
DANISH AIR TRANSPORT	DTR
DANU ORO TRANSPORTAS	DNU
DARWIN AIRLINE SA	DWT
DAS AIR CARGO	DAZ
DASNAIR SA	DGX

Operator	ICAO Code
DASSAULT FALCON SERVICE	DSO
DELTA AIR LINES, INC.	DAL
DENIM AIR	DNM
DERAFALE	7DE
DEUTSCHE BA	BAG
DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G.	DLH
DHL AIR LIMITED	DHK
DHL AIRWAYS, INC.	DHL
DNIEPROAVIA	UDN
DOMINGUEZ TOLEDO (GR MAYORAL)	MYO
DOMODEDOVO AIRLINES	DMO
DONBASS-EASTERN UKRAINIAN	UDC
DRF DEUTSCHE RETTUNGSFLUGWACHT	AMB
DSF FLUGDIENST	7DS
DUBROVNIK AIRLINE D.O.O.	DBK
DUCAIR S.A.	DUK
DUNYAYA BAKIS HAVA TASIMACILIG	VVF
EAGLE AIR LTD A BERNE	EAB
EAGLE AVIATION FRANCE	EGN
EAST AFRICAN SAFARI AIR EXPRES	EXZ
EAST AFRICAN SAFARI AIR LTD	HSA
EASY JET SWITZERLAND SA	EZS
EASYJET AIRLINES CO. LTD	EZY
EDELWEISS AIR AG	EDW
EGYPT AIR	MSR
EIRJET LTD	EIR
EL AL - ISRAEL AIRLINES LTD.	ELY
ELBE AIR LUFTTRANSPORT	LBR
ELBRUS AVIA AIR ENTERPRISE	NLK
EL-BURQA AIR TRANSPORT INC.	BRQ
ELIXAIR	8CR
EMERALD AIRWAYS LIMITED	JEM
EMIRATES	UAE
ENIMEX LTD	ENI
ERITREAN AIRLINES	ERT
ESTONIAN AIR	ELL
ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	ETH
ETIHAD AIRWAYS	ETD

Operator	ICAO Code
EU JET	EUJ
EURALAIR HORIZONS	EUH
EURAVIATION	EVN
EUROCYPRIA AIRLINES LIMITED	ECA
EUROFLY S.P.A.	EEZ
EUROFLY SERVICE	EEU
EUROJET ITALIA	ERJ
EUROLOT S.A.	ELO
EUROPE AIRPOST	FPO
EUROPE CONTINENTAL AIRWAYS ECA	ECC
EUROPEAN AIR EXPRESS	EAL
EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS
EUROPEAN AVIATION AIR CHARTER	EAF
EUROPEAN EXECUTIVE EXPRESS	EXC
EUROPEAN REGIONS AIRLINES	EUA
EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG
EUROWINGS FLUG GMBH, DORTMUND	EWF
EVA AIRWAYS CORPORATION	EVA
EVOLGA	8CN
EXCEL AVIATION LIMITED	XLA
EXCELLENT AIR GMBH	GZA
EXECUTIVE AEROSPACE (PTY) LTD	EAS
EXECUTIVE AIRLINES S.L.	EXU
EXECUTIVE AVIATION SERVICES	JTR
EXIN	EXN
FAI AIRSERVICE, NURNBERG	IFA
FALCON AIR AB	FCN
FALCON AIR EXPRESS (MIAMI, FL)	FAO
FARNER HUNGARY LTD	FAH
FARNER SWITZERLAND AG	FAT
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX
FINNAIR O/Y	FIN
FIRST CHOICE AIRWAYS	FCA
FISCHER AIR LTD	FFR
FISHER AIR POLSKA, SP ZOO	FFP
FLIGHTLINE	FLT
FLIGHTLINE	FTL
FLY AIR	FLM

Operator	ICAO Code
FLY ME SWEDEN AB	FLY
FLY TIROL GMBH	FTY
FLYBABOO SA	BBO
FLYBE JERSEY EUROPEAN	BEE
FLYING SERVICE	FYG
FLYJET LTD.	FJE
FLYNOR JET SPA	FLJ
FOCUS AIR	8CD
FORD MOTOR CO. LTD	FOB
FOREST AVIATION	7FO
FREE BIRD AIRLINES	FHY
FUTURA	FUA
GAMA AVIATION LTD	GMA
GAZPROMAVIA	GZP
GB AIRWAYS LTD	GBL
GEMINI AIR CARGO, LLC	GCO
GEORGIAN AIRLINES	GEG
GERMANIA FLUGGESELLSCHAFT KOLN	GMI
GERMANWINGS GMBH	GWI
GESTAIR EXECUTIVE JET	GES
GESTION AEREA AJECUTIVA S.L.	GJT
GLOBAL JET	7GJ
GLOBAL JET LUXEMBOURG	SVW
GLOBAL SUPPLY SYSTEMS LTD.	GSS
GOLD AIR INTERNATIONAL LIMITED	GDA
GOLDECK FLUG GMBH	GDK
GOLDEN AIR FLYG AB	GAO
GREECE AIRWAYS	GRE
GREGG AIR	8BX
GRIXONA	GXA
GROSSMANN AIR SERVICE	HTG
GST AERO, AIRCOMPANY	BMK
GULF AIR	GFA
GUM AIR NV	GUM
HAMBURG INTERNATIONAL LUFTV.	HHI
HAPAG LLOYD EXECUTIVE	HLX
HAPAG LLOYD FLUGGESELLSCHAFT	HLF
HAVERFORDWEST AIR CHARTER SER.	PYN

Operator	ICAO Code
HAWAIIAN AIRLINES	HAL
HEAVYLIFT CARGO AIRLINES PTY.	HVY
HELI AIR SERVICES	HLR
HELI-AIR-MONACO	MCM
HELIOS AIRWAYS LTD.	HCY
HELISWISS IBERICA	8CI
HELLAS JET	HEJ
HELLO AG	FHE
HELVETIC AIRWAYS AG	OAW
HEMUS AIR	HMS
HEWA BORA AIRWAYS	ALX
HEX'AIR	HER
HOLA AIRLINES	HOA
HONG KONG DRAGON AIRLINES	HDA
HOZU-AVIA	OZU
HUG BASE HELICOPTERE	8BZ
I.J.M. INTERNATIONAL JET MANAG	IJM
IBERIA	IBE
IBERWORLD	IWD
ICARO	ICA
ICELANDAIR	ICE
ICTTPW	IIG
IMAIR	ITX
INTER EXPRESS AIRLINES	INX
INTERFLIGHT	IFT
INTERFLY	RFL
INTERJET (GREECE)	INJ
INTERSKY LUFTFAHRT GMBH	ISK
INTERSTATE AIRLINES B.V.	FWA
IRAN NAT. AIRLINES (IRAN AIR)	IRA
IRISH AIR CORPS	IRL
ISLANDSFLUG (ICEBIRD AIRLINE)	ICB
ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES LTD	IAI
ISRAIR	ISR
JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRL.	LAA
JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD.	JAL
JAT (JUGOSLOVENSKI AEROTR.)	JAT
JDP LUX	JDP

Operator	ICAO Code
JET 2000	JTT
JET AVIATION, BUSINESS JETS AG	PJS
JET CLUB	8CJ
JET LINE INTERNATIONAL LTD.	MJL
JET MANAGEMENT-EUROPE BV	7JM
JET STREAM	8CM
JETALLIANCE AG	JAG
JETALLIANCE FLUGBETRIEBS AG	JAF
JETCLUB LIMITED	JCS
JETFLITE OY, FINLAND	JEF
JETFLY AVIATION	8BW
JETX AIRLINES LTD	JXX
JOHNSONS AIR LIMITED	JON
JORDAN AVIATION AIRCHARTER	JAV
JV AVCOM	AOC
K.S. AVIA	KSA
KALININGRADAVIA, OJSC	KNI
KALITTA AIR, LLC	CKS
KARTHAGO AIRLINES	KAJ
KAVMINVODYAVIA	MVD
KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD.	KYV
KLM CITYHOPPER BV	KLC
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM
KOGALYMAVIA	KGL
KOREAN AIR LINES CO., LTD.	KAL
KOSMAS AIR	KMG
KOSMOS	KSM
KRASNOJARSKY AIRLINES	KJC
KROONK, AIR AGENCY LTD	KRO
KUBAN AIRLINES	KIL
KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	KAC
KUZU CARGO/ BARON AIR CARGO	7KU
KUZU HAVAYOLLARI KARGO TASIMAC	KZU
KYRGYZSTAN AIRLINES	KGA
L T E INTERNATIONAL AIRWAYS	LTE
LAB BOLIVIA	LBB
LACSA (Lineas Aereas Costarric	LRC
LAGUN AIR S.L.	JEV

Operator	ICAO Code
LAN CHILE CARGO	LCO
LAN -LINEA AEREA NAC. DE CHILE	LAN
LANE AVIATION	8CV
LATCHARTER	LTC
LAUDA AIR	LDA
LEEWARD ISLANDS AIR TRANSPORT	LIA
LINEAS AEREAS SURAMERICANAS	LAU
LIONS AIR, AG	LEU
LITHUANIAN AIRLINES	LIL
LIVINGSTON S.P.A.	LVG
LONDON EXECUTIVE AVIATION LTD	LNK
LOT - POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT
LOTUS AIRLINE	TAS
LTU LUFTTRANSPORTUNTERNEHMEN	LTU
LUFTHANSA CITYLINE	CLH
LUKOIL-AVIA	LUK
LUXAIR	LGL
LUXAVIATION S.A.	LXA
LUXFLIGHT EXECUTIVE	LFE
LUXOR AIR	LXO
LVOV AIRLINES	UKW
MACEDONIAN AIRLINES (FYROM)	MAK
MAERSK AIR I/S (DENMARK)	DAN
MAHAN AIR	IRM
MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS
MALEV - HUNGARIAN AIRLINES	MAH
MALEV EXPRESS	MEH
MALMO AVIATION AB	SCW
MANHATTAN AIR LIMITED	MHN
MAP-MANAGEMENT & PLANUNG GMBH	MPJ
MARKOSS AVIATION LTD	MKO
MARTINAIR HOLLAND N.V.	MPH
MASTERJET, AVIACAO EXECUTIVA	LMJ
MENA JET	MNJ
MERIDIANA SPA	ISS
MIA AIRLINES	8CB
MIAMI AIR INTERNATIONAL INC.	BSK
MIDDLE EAST AIRLINES	MEA

Operator	ICAO Code
MINILINER SRL	MNL
MK AIRLINE LTD	MKA
MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB
MOLDAVIAN AIRLINES	MDV
MONACAIR-AGUSTA	MCR
MONARCH AIRLINES LTD.	MON
MONGOLIAN AIRLINES	MGL
MONTENEGRO AIRLINES	MGX
MOTOR SICH	MSI
MOUNTAIN AIR CARGO, INC.	MTN
MSR FLUG-CHARTER GMBH, GREVEN	EBF
MUSTIQUE AIRWAYS	MAW
MY WAY AIRLINES SRL	MYW
MYTRAVEL AIRWAYS (UK)	MYT
MYTRAVEL AIRWAYS A/S	VKG
NATASCHA ESTABLISHMENT LTD	8BT
NEOS SPA	NOS
NETJETS, TRANSPORTES AEREOS	NJE
NIGHT EXPRESS, FRANKFURT	EXT
NIPPON CARGO AIRLINES CO.	NCA
NL LUFTFAHRT GMBH	NLY
NO EXCLUSIVE DESIGNATOR	YYY
NORDIC AIRLINK	NDC
NORDIC REGIONAL AB	NRD
NORTH AMERICAN AIRLINES	NAO
NORTH FLYING A/S	NFA
NORTHWEST AIRLINES INC.	NWA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	NAX
NOUVEL AIR TUNISIE	LBT
NOUVELLE AIR IVOIRE	VUN
NOVA AIRLINES AB	NVR
NOVAIR - AVIACAO GERAL, S.A.	NOP
NV SERVICE LIEGE	8CO
OCEAN AIRLINES	VCX
OCTAVIA AIRLINES	OCN
OLYMPIC AIRWAYS S.A.	OAL
OMAN AIR	OMA
OMNI AIR EXPRESS, INC. (TULSA)	OAE

Operator	ICAO Code
OMSKAVIA AIRLINE	OMS
ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY
ORIENT THAI AIRLINES	OEI
OSTFRIESISCHE LUFTTRANSPORT	OLT
OXAERO	OXE
OY AIR FINLAND LTD. FINLAND	FIF
PAKISTAN INT. AIRLINES (PIA)	PIA
PANAIR	PNR
PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT
PEL AIR	8CW
PETROLEOS DE VENEZUELA	8BH
PHOENIX AVIATION	PHG
PHUKET AIRLINES CO., LTD	VAP
PLUNA	PUA
PODILIA-AVIA	PDA
POLAR AIR CARGO, INC.	PAC
POLET	POT
PORTUGALIA	PGA
PRECISION INTERNATIONAL	8BF
PREMIAIR S.A.	BAT
PRIVAT AIR SA	PTI
PRIVATAIR GMBH, DUSSELDORF	PTG
PRIVATE FLIGHT	ZZZ
PRIVATE LAYLAJET	8CL
PRIVATE SV FLIGHT	8CS
PRIVATE US FLIGHT	8CT
PRIVATE WINGS FLUGCHARTER	PWF
PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW
PULLMANTUR AIR	PLM
QANTAS AIRWAYS LIMITED	QFA
QATAR AIRWAYS COMPANY	QTR
QATAR AMIRI FLIGHT	QAF
RAF-AVIA	MTL
RATH AVIATION GMBH	RAQ
REEM AIR	REK
REGIONAL AIR LINES (MOROCCO)	RGL
REGIONAL AIR SERVICE	8BB
REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI

Operator	ICAO Code
REGIONAL LINEAS AEREAS (SPAIN)	RGN
REGIONAL, COMP. AERIENNE EURO.	RAE
RIEKER AIR	SVC
RIVNE UNIVERSAL AVIA	UNR
ROMAVIA	RMV
ROSSAIR EUROPE	ROS
ROYAL AIR MAROC	RAM
ROYAL AVIATION EXPRESS	8DB
ROYAL AVIATION EXPRESS	RXP
ROYAL JORDANIAN	RJA
RUSSIAN SKY AIRLINES	ESL
RUTAS AEREAS, C.A.	RUC
RYAN AVIATION CORPORATION	RYN
RYANAIR	RYR
SABTA BARBARA AIRLINES, C.A.	BBR
SAGA HAVA TASIMACILIK A.S.	SGX
S-AIR, PRIV. JOINT-STOCK AV. C	RLS
SAMSUNG AEROSPACE	8BE
SATA INTERNACIONAL	RZO
SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA
SAUDI ARABIAN OIL COMPANY	8BM
SAUDI ARAMCO AVIATION	8SA
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS
SCHENK AIR	8BK
SEA AIR	7SA
SEMITOOL EUROPE LTD	STE
SENATOR AVIATION CHARTER	SNA
SERLUX S.A.	7SX
SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ
SEVERSTAL, AIRCOMPANY LTD	SSF
SFD	8CG
SHOVKOVYIY SHLYAH LTD.	SWW
SIBAVIATRANS	SIB
SIBERIA AIRLINES	SBI
SILESIA AIR J.S.C.	SUA
SILK WAY	AZQ
SILVER AIR LTD	SLD
SILVER ARROWS S.A.	

Operator	ICAO Code
SILVER BIRD CHARTERFLUG	7SB
SILVER CLOUD AIR	7SC
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	VRB
SINGAPORE AIRLINES LIMITED	SIA
SIRIO	SIO
SIXCARGO S.P.A.	ISG
SKORPION AIR	SPN
SKY AIRLINES	SHY
SKY AVIATION	8CQ
SKY EUROPE AIRLINES HUNGARY	HSK
SKY EXPRESS SP, Z.O.O.	SXP
SKY JET AG	SWY
SKY SERVICE	SKS
SKYDRIFT LTD	SDL
SKYEUROPE AIRLINES, A.S.	ESK
SKYSERVICE AVIATION, S.L.	SKT
SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV
SKYWAYS ENTERPRISE AB	
SKYWAYS EXPRESS AB	SKX
SKYWORK SA	SRK
SLOVAK AIRLINES	SLL
SMARTWINGS	8CY
SN BRUSSELS AIRLINES	DAT
SOLAR CARGO C.A.	OLC
SOLINAIR LTD	SOP
SONNIG SA	ONG
SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA)	SAA
SPANAIR	JKK
SPEEDWINGS SA	SPW
SRILANKAN AIRLINES	ALK
ST. VINCENT GRENADINES AIR	SVD
STAR AIR I/S	SRR
STAR AIR LIMITED	SIM
STAR EUROPE	SEU
STAR JET	MBM
STARAIR (IRELAND) LTD	BLY
STARSPEED LTD	SSP
STATE AIR COMPANY BERKUT	BEC

Operator	ICAO Code
STATE ORENBURG AVIA ENTERPRISE	ORB
STATE UNITARY AIR ENTERPRISE	SUM
STERLING EUROPEAN AIRLINES A/S	SNB
STUTTGARTER FLUGDIENST GMBH	FFD
STYRIAN AIRWAYS GMBH	STY
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS
SUNDOR INT. AIR SERVICES	ERO
SUNDT AIR	MDT
SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATS.	SLM
SWAGELOK COMPANY	8CH
SWISS AIR-AMBULANCE LTD.	SAZ
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	SWR
SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR
TAAG, LINHAS AEREAS DE ANGOLA	DTA
TACV -TRANS. AEREOS CABO VERDE	TCV
TAF-LINHAS AEREAS S.A.	TSD
TAG AVIATION S.A.	FPG
TAG AVIATION USA	TAG
TAJIKAIR	TJK
TALON AIR	8BP
TAM - LINHAS AEREAS S.A.	TAM
TAROM, ROMANIAN AIR TRANSPORT	ROT
TAUNUS AIR GMBH & CO.	TAQ
TAVREY, AIRCOMPANY	TVR
TAXIFLUG	8BJ
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	THA
THOMAS COOK AIRLINES	TCX
THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM	TCW
THOMSONFLY	TOM
TIRAMAVIA LTD	TVI
TITAN AIRWAYS LTD	AWC
TNT AIRWAYS S.A.	TAY
TRACINDA CORPORATION	8DD
TRADE AIR	TDR
TRANS NORTH TURBO AIR LTD.	TNT
TRANSAERO AIRLINES	TSO

Operator	ICAO Code
TRANSAIR	8CX
TRANSAIR SWEDEN AB	TWE
TRANSAVIA HOLLAND B.V.	TRA
TRANSAVIAEXPORT	TXC
TRANSCARIBBEAN AIRWAYS	8AT
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	TAP
TRANSWEDE AIRWAYS AB	
TRAVEL SERVICE LTD (HUNGARY)	TVL
TRAVEL SERVIS (CZECH REP.)	TVS
TRIPLE ALPHA LUFTFAHRTGESELLS.	CLU
TRISTAR AIR	TSY
TUI AIRLINES BELGIUM	TUB
TUNINTER	TUI
TUNIS AIR	TAR
TURAN AIR	URN
TURISTIK HAVA TASIMACILIK AS	CAI
TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO.	THY
TURKMENHOVAYOLLARY	TUA
TWIN JET	TJT
TYROLEAN AIR AMBULANCE GMBH	TYW
TYROLEAN AIRWAYS	TYR
TYROLEAN JET SERVICE	TJS
UKRAINE AIRALLIANCE	UKL
UKRAINE CARGO AIRWAYS	UKS
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	AUI
UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES	UKM
ULL 14 BETEILIGUNGS & MANAGEME	ULL
UNITED AIR LINES INC.	UAL
UNITED ARABIAN AIRLINES	UAB
UNITED PARCEL SERVICE COMPANY	UPS
UNITY AIRLINES	7UA
URAL AIRLINES	SVR
US AIRWAYS	USA
UTAIR AVIATION	UTA
UTAR AVIATION, JSC	TMN
UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB
VANAIR LTD	1VA
VARIG LOGISTICA S.A.	VLO

Operator	ICAO Code
VARIG - VIACAO AEREA RIO-GRAND.	VRG
VEGA AIRLINES	VEA
VIAGGIO AIR	VOA
VIKING AIRLINES AB	VIK
VIM AVIA	MOV
VIP AVIA (Latvia)	PRX
VIRGIN EXPRESS	VEX
VISIG OPERACIONES AEREAS S.A.	VSG
VLAAMSE LUCHTTRANSPORTMAATSCH.	VLM
VOLARE AVIATION ENT. (UKRAINE)	VRE
VOLGA AVIAEXPRESS COMPANY LTD.	WLG
VOLGA-DNEPR	VDA
VUELING AIRLINES	VLG
WALTAIR I LINKOPING AB	GOT
WDL AVIATION (KOLN)	WDL
WEKA AIR SERVICES	1WA
WELCOME AIR LUFTFAHRT	WLC
WEST AIR LUXEMBOURG S.A.	WLX
WEST AIR SWEDEN AB	SWN
WEST CARIBBEAN AIRWAYS SA	WCW
WHITE EAGLE AVIATION LTD	WEA
WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF
WIND JET S.P.A.	JET
WINDROSE AIR, BERLIN	QGA
WINDWARD ISLANDS AIRWAYS INT.	WIA
WIZZ AIR HUNGARY LTD.	WZZ
WM AERO CHARTER, FILDERSTADT	GBJ
YAK-SERVICE	AKY
YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE
ZIMEX AVIATION LTD	IMX
ZOREX S.A.	ORZ

APPENDICE D

Résultats des inspections par élément d'inspection

Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections (III)	Nbre constatations (F)	F/III
A.Poste de pilotage/Général	A01 État général	4283	83	0,019
	A02 Issues de secours	3657	6	0,002
	A03 Équipement	3612	472	0,131
Documents	A04 Manuels	3109	458	0,147
	A05 Liste des contrôles	3032	139	0,046
	A06 Cartes radionavigation	3552	294	0,083
	A07 Liste minimale d'équipement	3460	510	0,147
	A08 Certificat d'immatriculation	4785	67	0,014
	A09 Certificat acoustique (si nécessaire)	4599	48	0,010
	A10 AOC ou équivalent	4596	168	0,037
	A11 Licence radio	4692	85	0,018
	A12 Certificat de navigabilité	4783	51	0,011
Données de vol	A13 Préparation de vol	3418	367	0,107
	A14 Devis de masse et centrage	3041	204	0,067
Équipement de sécurité	A15 Extincteurs d'incendie manuels	3513	88	0,025
	A16 Gilets de sauvetage	3229	87	0,027
	A17 Harnais d'équipage	3516	62	0,018
	A18 Réserves d'oxygène	3320	51	0,015
	A19 Lampe torche	3149	98	0,031
Équipage de conduite Carnet de route / Carnet technique ou équivalent	A20 Licences des membres d'équipage de conduite	4272	212	0,050
	A21 Carnet de route ou équivalent	3749	128	0,034
	A22 Certificat de remise de vol	3647	49	0,013
	A23 Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	3646	238	0,065
	A24 Vérifications avant le vol	3202	37	0,012
B. Sécurité / Cabine	B01 État général intérieur	3539	154	0,044
	B02 Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	2966	121	0,041
	B03 Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	2921	151	0,052
	B04 Extincteurs d'incendie manuels	2983	103	0,035
	B05 Gilets de sauvetage	2801	90	0,032
	B06 Ceinture de sécurité	3017	36	0,012
	B07 Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	2921	232	0,079
	B08 Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	2248	70	0,031
	B09 Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	2644	120	0,045
	B10 Fiches consignes de sécurité	3002	136	0,045
	B11 Membres de l'équipage de cabine	2623	41	0,016
	B12 Accès aux issues de sécurité	2961	188	0,063

Élément d'inspection	Description	Nbre d'inspections (III)	Nbre constatations (F)	F/III
	B13 Sécurité bagages passagers	1833	37	0,020
	B14 Nombre suffisant de sièges	2306	6	0,003
C. État d'aéronef	C01 État général extérieur	4749	700	0,147
	C02 Portes et issues	4338	78	0,018
	C03 Commande de vol	4311	61	0,014
	C04 Roues, pneus et freins	4466	306	0,069
	C05 Train d'atterrissage	4346	153	0,035
	C06 Logement de train d'atterrissage	4090	135	0,033
	C07 Groupe motopropulseur et pylône	4170	248	0,059
	C08 Aubes de soufflantes	3604	57	0,016
	C09 Hélices	650	9	0,014
	C10 Réparations évidentes	3975	88	0,022
	C11 Dommages évidents non réparés	3866	106	0,027
	C12 Fuites	4148	409	0,099
D. Fret	D01 État général du compartiment fret	2720	209	0,077
	D02 Marchandises dangereuses	527	47	0,089
	D03 Sécurité de fret à bord	1789	214	0,120
E. Général	E01 Général	1064	185	0,174

APPENDICE E

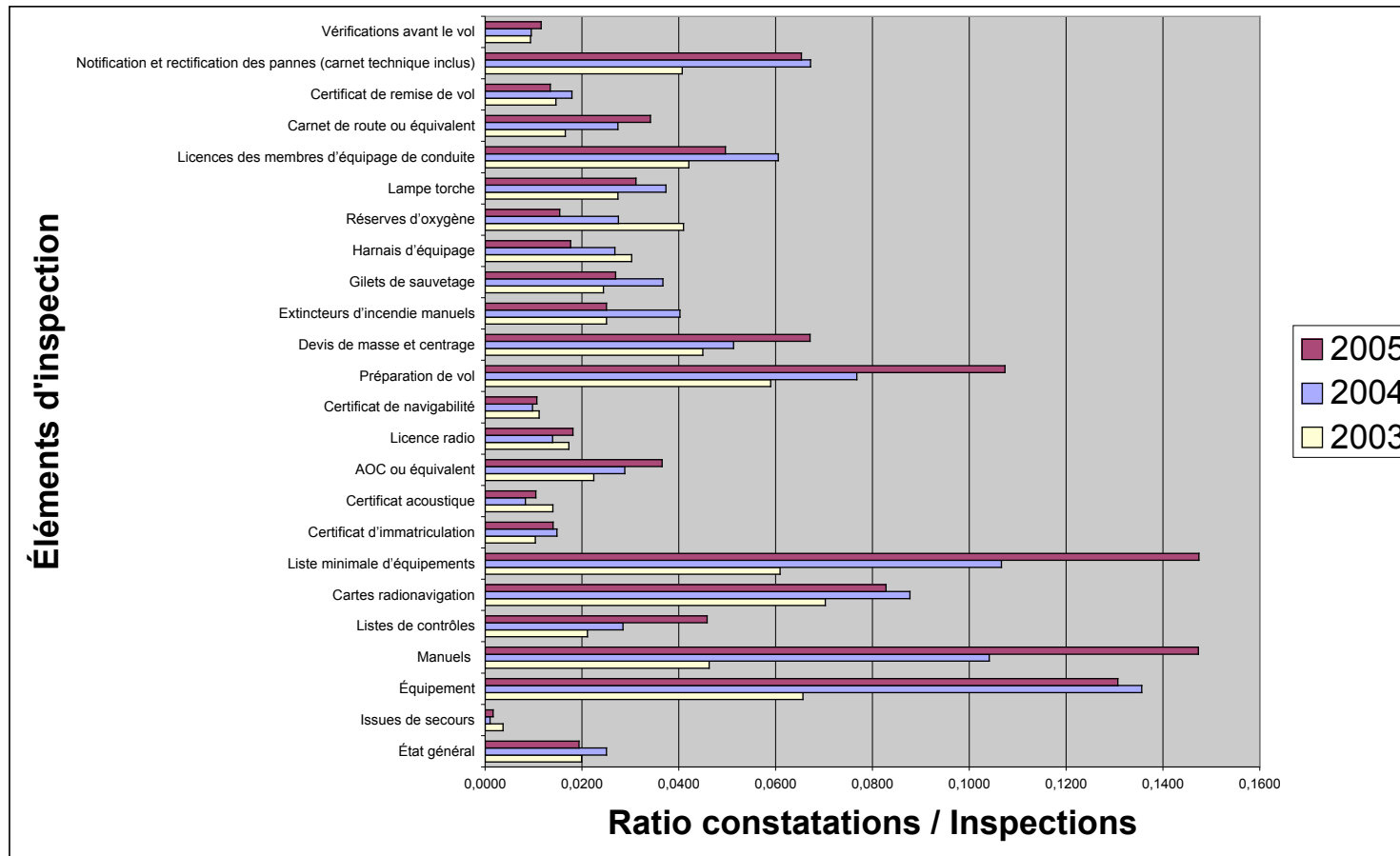
Résultats des inspections par élément d'inspection par année

ÉLÉMENT	DESCRIPTION	Année					
		2000	2001	2002	2003	2004	2005
		F/III	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III
A01	État général	0,0121	0,0241	0,0125	0,0199	0,0250	0,0194
A02	Issues de secours	0,0006	0,0029	0,0005	0,0037	0,0010	0,0016
A03	Équipement	0,0667	0,0706	0,0999	0,0656	0,1356	0,1307
A04	Manuels	0,0559	0,0467	0,0562	0,0462	0,1041	0,1473
A05	Listes de contrôles	0,0313	0,0331	0,0249	0,0211	0,0284	0,0458
A06	Cartes radionavigation	0,0376	0,0695	0,0668	0,0702	0,0877	0,0828
A07	Liste minimale d'équipements	0,0690	0,0934	0,0619	0,0609	0,1066	0,1474
A08	Certificat d'immatriculation	0,0140	0,0145	0,0078	0,0104	0,0148	0,0140
A09	Certificat acoustique	0,0172	0,0162	0,0090	0,0140	0,0083	0,0104
A10	AOC ou équivalent	0,0363	0,0268	0,0271	0,0224	0,0288	0,0366
A11	Licence radio	0,0141	0,0171	0,0340	0,0173	0,0139	0,0181
A12	Certificat de navigabilité	0,0129	0,0186	0,0114	0,0111	0,0098	0,0107
A13	Préparation de vol	0,0485	0,0721	0,0733	0,0590	0,0768	0,1074
A14	Devis de masse et centrage	0,0543	0,0620	0,0573	0,0450	0,0513	0,0671
A15	Extincteurs d'incendie manuels	0,0233	0,0165	0,0246	0,0250	0,0402	0,0250
A16	Gilets de sauvetage	0,0227	0,0274	0,0144	0,0244	0,0367	0,0269
A17	Harnais d'équipage	0,0251	0,0514	0,0399	0,0302	0,0268	0,0176
A18	Réserves d'oxygène	0,0137	0,0389	0,0362	0,0410	0,0275	0,0154
A19	Lampe torche	0,0421	0,0419	0,0339	0,0274	0,0373	0,0311
A20	Licences des membres d'équipage de conduite	0,0537	0,0511	0,0415	0,0421	0,0605	0,0496
A21	Carnet de route ou équivalent	0,0124	0,0189	0,0134	0,0165	0,0274	0,0341
A22	Certificat de remise de vol	0,0201	0,0171	0,0191	0,0146	0,0179	0,0134
A23	Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	0,0528	0,0574	0,0462	0,0407	0,0672	0,0653
A24	Vérifications avant le vol	0,0100	0,0050	0,0052	0,0094	0,0095	0,0116
B01	État général intérieur	0,0534	0,0456	0,0483	0,0476	0,0554	0,0435
B02	Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	0,0254	0,0295	0,0263	0,0318	0,0509	0,0408
B03	Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	0,0555	0,0547	0,0491	0,0506	0,0479	0,0517
B04	Extincteurs d'incendie manuels	0,0242	0,0218	0,0197	0,0290	0,0387	0,0345
B05	Gilets de sauvetage	0,0351	0,0360	0,0233	0,0314	0,0391	0,0321
B06	Ceinture de sécurité	0,0155	0,0101	0,0139	0,0159	0,0128	0,0119
B07	Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	0,0672	0,0850	0,0927	0,0933	0,1015	0,0794
B08	Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	0,0156	0,0187	0,0107	0,0152	0,0082	0,0311
B09	Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	0,0298	0,0263	0,0239	0,0367	0,0310	0,0454
B10	Fiches consignes de sécurité	0,0305	0,0486	0,0381	0,0440	0,0469	0,0453
B11	Membres de l'équipage de cabine	0,0008	0,0035	0,0008	0,0044	0,0037	0,0156
B12	Accès aux issues de sécurité	0,0325	0,0307	0,0370	0,0545	0,0735	0,0635
B13	Sécurité bagages passagers	0,0266	0,0375	0,0311	0,0222	0,0276	0,0202
B14	Nombre suffisant de sièges	0,0017	0,0010	0,0008	0,0016	0,0035	0,0026
C01	État général extérieur	0,1013	0,0752	0,0817	0,0916	0,1230	0,1474
C02	Portes et issues	0,0158	0,0171	0,0143	0,0110	0,0344	0,0180

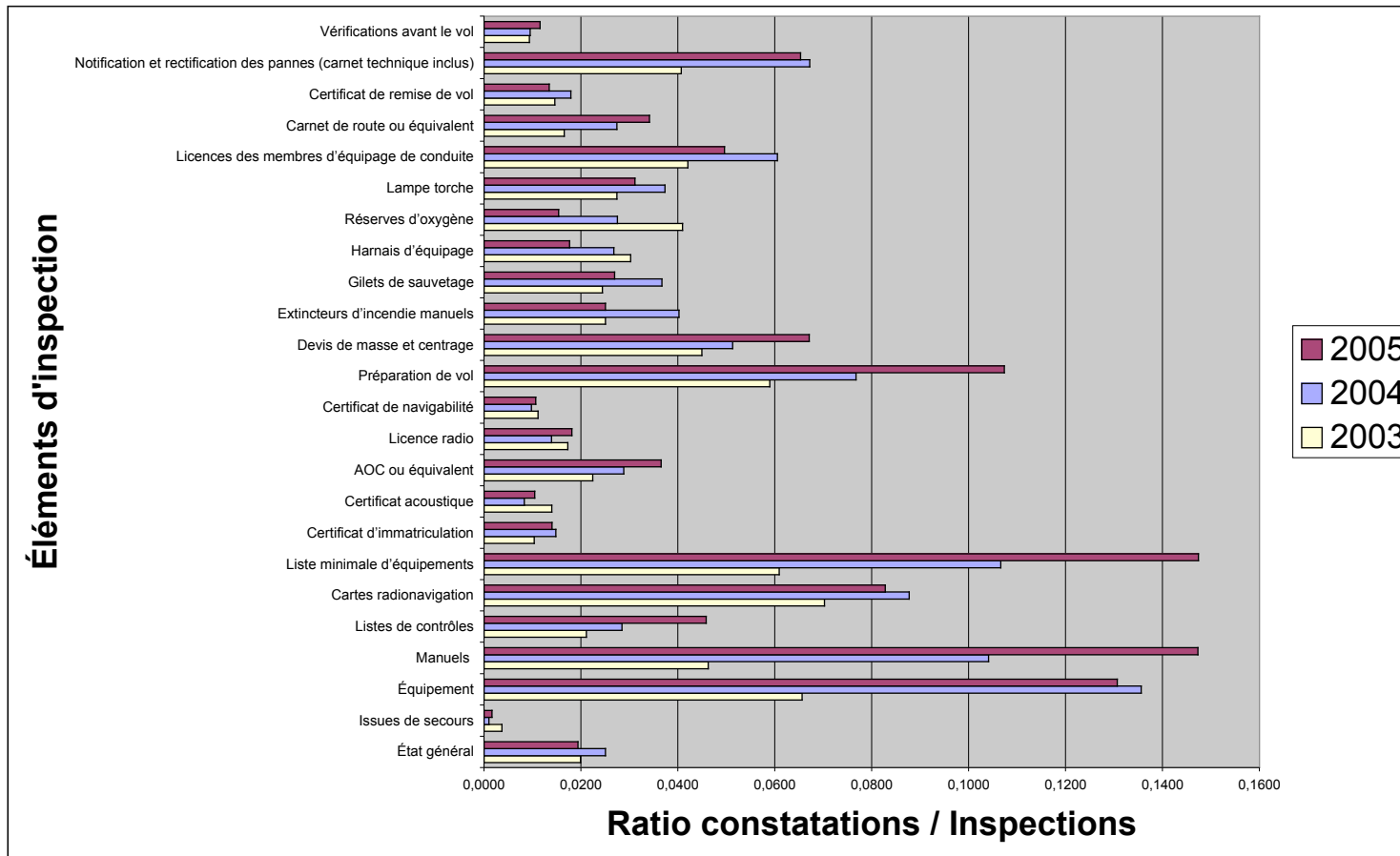
		Année					
		2000	2001	2002	2003	2004	2005
ÉLÉMENT	DESCRIPTION	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III	F/III
C03	Commande de vol	0,0160	0,0185	0,0189	0,0200	0,0250	0,0141
C04	Roues, pneus et freins	0,0358	0,0390	0,0445	0,0592	0,0835	0,0685
C05	Train d'atterrissage	0,0183	0,0210	0,0171	0,0096	0,0373	0,0352
C06	Logement de train d'atterrissage	0,0137	0,0150	0,0108	0,0125	0,0241	0,0330
C07	Groupe motopropulseur et pylône	0,0216	0,0245	0,0329	0,0234	0,0517	0,0595
C08	Aubes de soufflantes	0,0101	0,0072	0,0038	0,0083	0,0141	0,0158
C09	Hélices	0,0150	0,0065	0,0085	0,0202	0,0322	0,0138
C10	Réparations évidentes	0,0145	0,0146	0,0154	0,0096	0,0175	0,0221
C11	Dommages évidents non réparés	0,0384	0,0435	0,0246	0,0179	0,0279	0,0274
C12	Fuites	0,0615	0,0472	0,0459	0,0522	0,0891	0,0986
D01	État général du compartiment fret	0,0435	0,0618	0,0631	0,0498	0,0691	0,0768
D02	Marchandises dangereuses	0,0450	0,1107	0,0997	0,1096	0,1501	0,0892
D03	Sécurité de fret à bord	0,1345	0,1079	0,1737	0,1759	0,1684	0,1196
GEN	Général	0,0820	0,0182	0,0576	0,0813	0,1594	0,1739

F/III = constatations par inspection

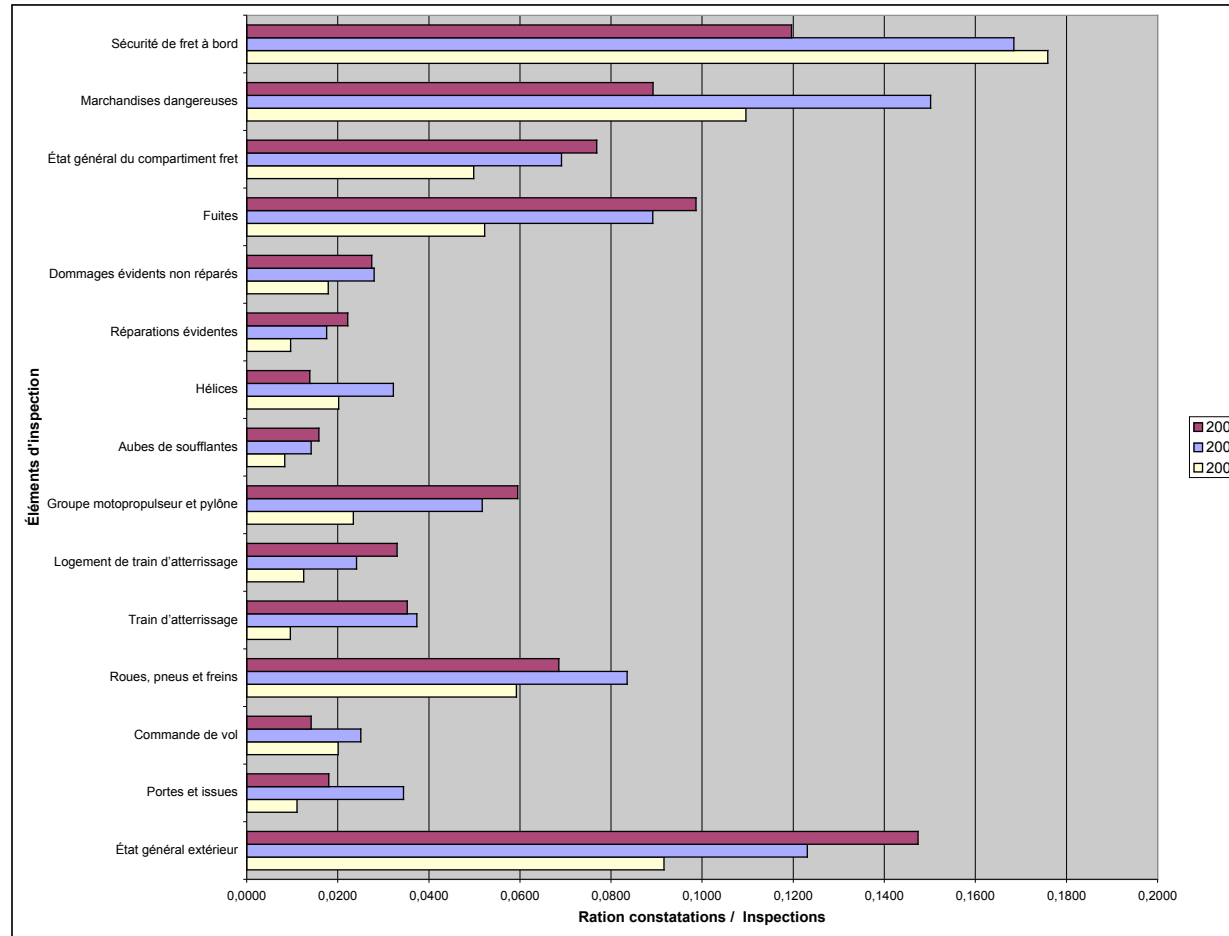
Appendice E-1 Poste de pilotage — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



Appendice E-2 Cabine & sécurité — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



Appendice E-3 État de l'aéronef & fret — Pourcentage de constatations par rapport aux inspections



APPENDICE F

Résultats des inspections par élément d'inspection

ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE INSPECTIONS (III)	CONSTATATIONS (F)			
			CAT.1	CAT.2	CAT.3	TOTAL
A. Poste de pilotage/Général	A01 État général	4283	39	27	17	83
	A02 Issues de secours	3657	3	1	2	6
	A03 Équipement	3612	49	386	37	472
Documents	A04 Manuels	3109	60	391	7	458
	A05 Liste des contrôles	3032	28	104	7	139
	A06 Cartes radionavigation	3552	61	199	34	294
	A07 Liste minimale d'équipement	3460	109	400	1	510
	A08 Certificat d'immatriculation	4785	34	33	0	67
	A09 Certificat acoustique (si nécessaire)	4599	39	9	0	48
	A10 AOC ou équivalent	4596	69	88	11	168
	A11 Licence radio	4692	33	51	1	85
	A12 Certificat de navigabilité	4783	9	34	8	51
Données de vol	A13 Préparation de vol	3418	88	133	146	367
	A14 Devis de masse et centrage	3041	32	84	88	204
Équipement de sécurité	A15 Extincteurs d'incendie manuels	3513	50	31	7	88
	A16 Gilets de sauvetage	3229	45	28	14	87
	A17 Harnais d'équipage	3516	7	46	9	62
	A18 Réserves d'oxygène	3320	16	27	8	51
	A19 Lampe torche	3149	53	36	9	98
Équipage de conduite	A20 Licences des membres d'équipage de conduite	4272	37	94	81	212
Carnet de route / Carnet technique ou équivalent	A21 Carnet de route ou équivalent	3749	44	70	14	128
	A22 Certificat de remise de vol	3647	15	21	13	49
	A23 Notification et rectification des pannes (carnet technique inclus)	3646	72	127	39	238
	A24 Vérifications avant le vol	3202	11	20	6	37
B. Sécurité / Cabine	B01 État général intérieur	3539	82	52	20	154
	B02 Poste du personnel de cabine et aire de repos de l'équipage	2966	31	70	20	121
	B03 Trousses de premiers soins / trousses médicales d'urgence	2921	108	37	6	151
	B04 Extincteurs d'incendie manuels	2983	60	40	3	103
	B05 Gilets de sauvetage	2801	42	38	10	90
	B06 Ceinture de sécurité	3017	18	8	10	36
	B07 Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches	2921	65	126	41	232
	B08 Toboggans / Canots de sauvetage (si nécessaires)	2248	33	36	1	70
	B09 Réserves d'oxygène (Équipage et passagers)	2644	74	37	9	120
	B10 Fiches consignes de sécurité	3002	84	41	11	136
	B11 Membres de l'équipage de cabine	2623	25	15	1	41
	B12 Accès aux issues de sécurité	2961	20	118	50	188
	B13 Sécurité bagages passagers	1833	7	6	24	37
	B14 Nombre suffisant de sièges	2306	2	2	2	6
C. État d'aéronef	C01 État général extérieur	4749	592	98	10	700
	C02 Portes et issues	4338	42	31	5	78
	C03 Commande de vol	4311	37	19	5	61

ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE INSPECTIONS (III)	CONSTATATIONS (F)			
			CAT.1	CAT.2	CAT.3	TOTAL
	C04 Roues, pneus et freins	4466	134	114	58	306
	C05 Train d'atterrissage	4346	105	39	9	153
	C06 Logement de train d'atterrissage	4090	112	21	2	135
	C07 Groupe motopropulseur et pylône	4170	141	90	17	248
	C08 Aubes de soufflantes	3604	32	22	3	57
	C09 Hélices	650	4	5	0	9
	C10 Réparations évidentes	3975	55	28	5	88
	C11 Dommages évidents non réparés	3866	34	66	6	106
	C12 Fuites	4148	289	80	40	409
D. Fret	D01 État général du compartiment fret	2720	88	87	34	209
	D02 Marchandises dangereuses	527	4	9	34	47
	D03 Sécurité de fret à bord	1789	18	38	158	214
E. Général	E01 Général	1064	96	60	29	185

cat. 1 = catégorie 1 - constatation mineure
cat. 2 = catégorie 2 - constatation significative
cat. 3 = catégorie 3 - constatation majeure